BATAILLES & BLINDÉS

BATAILLES & BLINDÉS

PROFILS +20 COULEURS

ISSN 1765-0828

HISTOIRE DE LA GUERRE MÉCANISÉE ET DES ENGINS MILITAIRES

N°6

THEODOR EICKE BIOGRAPHIE

LE PANZERJÄGER NASHORN

LES CHARS DUALS FRANÇAIS

EN GUERRE AUX CÔTÉS DE LECLERC

Du bocage normand à Berchtesgaden, un tankiste du 12e Cuirs se souvient

MOURIR POUR WYPOLSOWA

Batailles & Blindés n°6
Bimestriel / Nov.-Déc. 2004
Belgique : 7,40 €
Italie, Port. Cont., Luxembourg : 7 €
Autriche : 7,80 € – Canada : 12 $C

M 01699 - 6 - F: [illegible] € - RD

EN KIOSQUE FIN JANVIER 2005

Une Première bataille remportée !

Chers lecteurs,

Voici donc le n°6 de Batailles & Blindés, celui qui clôt la première année d'existence du magazine. Cet anniversaire m'offre la possibilité de vous remercier pour votre fidélité et l'intérêt que vous portez à notre petite revue qui continue à faire son bonhomme de chemin ; Batailles & Blindés est en effet désormais distribué dans de nombreux pays y compris sur le continent américain. Merci à vous tous pour votre soutien ainsi que la confiance que vous nous avez témoignée !

Autant l'écrire, Batailles & Blindés se porte bien, même si je ne suis pas encore parvenu à parfaitement bien stabiliser sa date de sortie en kiosques. Je reçois de plus en plus d'articles de qualité pour la plupart illustrée de photographies inédites directement tirées d'albums de vétérans ; dernier exemple en date, l'article de Stéphane Delogu sur un ancien du « 12e Cuirs » dont vous pouvez suivre les aventures dans ce numéro. Au chapitre des découvertes, je vous invite aussi à jeter un œil à notre nouvelle rubrique. Baptisée « *Panzer Projeckte* », elle me permettra d'aborder régulièrement l'histoire d'un blindé allemand resté à l'état de prototype ou parfois même de plans et qui aurait pu équiper la *Wehrmacht* si la guerre s'était poursuivie. Attendez-vous à être surpris par certaines de ces machines !

Comme je l'avais écrit dans l'édito précédent, j'ai décidé d'augmenter la pagination du magazine de huit pages à partir du prochain numéro. Ces dernières me permettront de vous offrir davantage de photos, de profils, de rédactionnel, de plans... pour un petit supplément de 40 centimes seulement. D'autre part, comme vous pouvez le voir sur la deuxième de couv', notre premier hors-série, consacré à la bataille de Berlin en 1945, est en bonne voie. Vous le trouverez en kiosque à la fin du mois de janvier 2005. En outre, d'autres projets tout aussi passionnants sont d'ores et déjà en chantier.

Enfin, ce petit mot est aussi pour moi l'occasion de vous souhaiter de joyeuses fêtes de fin d'année, en espérant vous retrouver en 2005 avec un n°7 « renforcé ».

Bonne lecture !

Yannis Kadari
Rédacteur en chef

Batailles & Blindés numéro 6
Novembre–Décembre 2004
ISSN : 1765–0828

Magazine bimestriel édité par : Caraktère, SARL au capital de 1 000 euros, RCS de Marseille 422 047 118.

Caraktère SARL
306, avenue du Prado
F–13008 Marseille – France

Téléphone / Télécopie :
04 91 76 50 55
info@caraktere.com

Commission paritaire : en cours
Dépôt légal : à parution

Directeur de la publication et rédacteur-en-chef :
Yannis Kadari
Secrétaire à la rédaction :
Céline Valence
Conseillers à la rédaction :
Hubert Cance - Antoine Misner

Responsable de la publication pour la Belgique :
Tondeur Diffusion
Avenue F. Van Kalken, 9
B–1070 Bruxelles – Belgique

Imprimé en France par / Printed in France by :
Léonce Deprez à Ruitz (62)

© Copyright Caraktère. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

SOMMAIRE

4 En guerre aux côtés de Leclerc

Stéphane Delogu nous propose de découvrir les souvenirs d'un ancien combattant du « 12e Cuirs », l'un des régiments de chars de la 2e Division Blindée du général Leclerc. Pudeur et modestie sont au rendez-vous.

14 Panzerjäger Nashorn – Dernier d'une longue lignée

Cette étude de la grande famille des chasseurs de chars allemands de la Seconde Guerre mondiale nous conduit du petit *Panzerjäger I* armé d'une pièce de 47mm au redoutable Nashorn et son canon antichar de 88mm, en passant par les différentes versions des Marder.

28 Chusito ! Les tactiques antichars japonaises

Confrontés à la puissance de l'Armée américaine et en particulier à ses chars de plus en plus nombreux, les Japonais furent contraints d'utiliser les méthodes les plus extrêmes pour tenter de reculer l'inexorable, c'est-à-dire la défaite !

36 Mourir pour Wypolsowa

Petite histoire traitant d'un détachement blindé de la *3. Panzer-Division* engagé au début du mois de janvier 1942 pour reprendre et garder un hameau soviétique répondant au nom de Wypolsowa. Embarquement immédiat pour l'enfer blanc !

46 Les chars « duals » de l'Armée française

Cet article de Jean-Pierre Valantin nous présente ce que furent les chars « duals » de l'Armée française dans les années 30. Par la même occasion, il nous propulse dans les coulisses des commissions d'armement où pressions et atermoiements régnaient en maîtres.

56 Theodor Eicke, un soldat comme les autres ?

Né en Alsace à l'époque de l'Allemagne de Bismarck, Eicke est un ancien combattant comme les autres lorsqu'il est démobilisé en 1919. Son engagement politique et idéologique va ensuite le conduire vers les plus hautes sphères de la nouvelle Allemagne.

Par Stéphane Delogu

Lorsqu'il évoque son passé militaire, dire que Guy Bourée fait preuve de modestie est un euphémisme : « Moi ? Mais je n'ai rien fait de spécial, j'ai fait ce que l'on me demandait, pas plus. J'ai suivi le mouvement ». Néanmoins, au fur et à mesure qu'il feuillette son album photographique, les souvenirs sortent de leur écrin : Un cliché du « Bourg la Reine » criblé d'obus sur les hauteurs de Mittelbronn, la foule laissant éclater sa joie dans le Paris libéré d'août 1944, un plateau en argent ramené du nid d'aigle d'Adolf Hitler, deux citations acquises au feu. Rien de bien particulier donc, à peine la fierté de s'être battu chez les gars de Leclerc est-elle palpable. Et pourtant, au-delà de cette pudeur, les yeux de Guy s'éclairent d'une certaine lueur lorsqu'il évoque l'insigne de la division. Soixante ans plus tard, les « Leclerc », comme ils se baptisent eux-mêmes, le portent toujours avec le même allant.

EN GUERRE AUX CÔTÉS DE LECLERC

Né en 1925 à Neuville, dans le Calvados, Guy Bourrée travaille à la préfecture d'Alençon lorsque les alliés débarquent sur les côtes normandes à l'aube du 6 juin 1944. Quelques temps plus tard, Guy occupe un emploi à la sous-préfecture de Vire. Au mois de juillet, les combats se faisant de plus en plus proches, Bernard Lelandais, coursier à la commune, et Guy Bourée rejoignent Damigny dans l'Orne. Un matin d'août 1944, Lelandais explique, haletant, que l'on se bat à Alençon et qu'il y a croisé des soldats… français ! Guy Bourée considère son camarade avec beaucoup de circonspection : « *T'es pas fou, non ? C'est des Américains* ». En Normandie, personne ou presque ne sait que la 2e Division Blindée de Leclerc a débarqué sur le sable d'Utah Beach dans la nuit 31 juillet au 1er août. La curiosité étant la plus forte, les deux compères se rendent sur place pour en avoir le cœur net. Des Français ! Oui ce sont bien des Français ! Et il y en a toute une division !

Bourée et Lelandais, tous deux désireux de participer de manière concrète à la libération de leur pays, décident de s'engager. Après avoir signé un contrat pour la durée de la guerre auprès du capitaine Roussel, officier recruteur du 12e régiment de cuirassiers, les deux jeunes hommes sont embarqués dans un Dodge 6x6. « *Mais pas question de participer aux combats* », explique Guy Bourée, « *nous étions encore en civil, ils n'allaient tout de même pas demander aux équipages de quitter leurs chars pour nous laisser la place ! Finalement, nous avons été équipés à Sées avec du matériel américain. C'est pour cela que j'ai vu la libération de Paris d'assez loin. Nous n'étions pas encore affectés au sein d'unités de combat, ce qui ne nous a pas empêchés de nous mêler à la foule. Paris était en liesse. C'était extraordinaire, de toute ma vie je n'ai plus jamais vécu cela* ». Après avoir rendu les honneurs, place de la Concorde, au général de Gaulle, Guy Bourée et ses camarades passent la nuit du 26 au 27 août à l'École Militaire. Débute alors pour eux un long chemin sur les talons de l'Armée allemande qui retraite vers la Moselle.

Pour Guy Bourée, les premiers combats sérieux commencent le 25 septembre 1944 à Manonviller, localité située à

Le général Leclerc est une partie de son état-major photographiés à Alençon en août 1944, près de la rue Lancrel. (Photo G. Bourée)

Panzerkampfwagen IV Lang détruit en Normandie pendant l'été 1944. Il s'agit en l'occurrence d'une version H, produite à plus de 3 700 exemplaires. La MG34 a certainement été ajoutée à la scène pour les besoins de la photo souvenir. (Photo G. Bourée)

environ quinze kilomètres de Lunéville. La conquête du village échoue devant la résistance acharnée de l'ennemi. « *Il a été décidé de stopper l'offensive pour économiser des vies humaines* », précise Guy. Lentement mais sûrement, la marche des « Leclerc » vers l'est se poursuit. Entre temps, Guy a été affecté en qualité de radio-chargeur à bord du Sherman « Bourg la Reine ». Le char, un M4A3, est piloté par le brigadier-chef Barrau et commandé par le maréchal des logis Ferrandis. Le 3e escadron du 12e Cuirassiers est alors aux ordres du capitaine Noël, officier aussi valeureux qu'original : « *Nous l'appelions le cow-boy* », se souvient Guy Bourée, « *à cause des deux revolvers qu'il portait à la ceinture comme le général Patton, le chef de la 3e armée américaine dont nous dépendions. Le capitaine avait aussi beaucoup de bon sens. Il nous disait souvent : garez vos chars aussi loin que possible du PC comme ça on ne vous fera pas monter la garde chez le colonel...* ».

À partir du 7 octobre, le 3e escadron s'installe en lisière de la forêt de Mondon, toujours dans le secteur de Lunéville. C'est là que Guy Bourée va glaner sa première citation.

Carcasse d'un Panther *Ausf. A* détruit dans les environs d'Ecouves en août 1944. (Photo G. Bourée)

« *Au cours de la nuit du 10 au 11 octobre, il faisait un temps de chien : du vent, des trombes d'eau. Alors que mon copain Bigeard et moi étions de garde, nous avons entendu du bruit juste devant nous. Les consignes du capitaine étaient très claires : Tirez sur tout ce qui vient devant vous. Avec Bigeard, ce n'était pas tombé dans l'oreille d'un sourd. Il m'a dit tout à coup : sors-moi un explosif ! Notre tireur n'a pas cherché à comprendre, un obus de 75mm est parti droit sur ce qui s'est avéré être une patrouille allemande. De notre côté, nous avons fait feu avec les calibres 50. L'ennemi avait tenté de s'infiltrer dans nos lignes mais devant l'accueil réservé, il s'est rendu sans insister davantage. Je me souviendrai toujours de ce soldat allemand. Au cours de l'escarmouche, il avait eu la jambe arrachée. Il est resté toute la nuit avec nous, après que nos infirmiers lui aient posé un garrot. Le lendemain matin, je lui ai proposé un café, il m'a remercié d'un regard. Puis il a été évacué et je ne l'ai jamais revu. Il était jeune, vraiment très jeune* ». L'escadron gardera la position quelques jours encore. Le 15 octobre 1944, les hommes du 12e régiment de cuirassiers doivent faire face à un véritable déluge de feu et d'acier, transformant la forêt de Mondon en enfer. Les Allemands déclenchent un barrage d'artillerie. Des centaines d'obus de 105mm et de 150mm dégringolent sur les positions françaises. Mais les « Leclerc » tiennent bon et l'ennemi, lui, finit par décrocher [Il semble que ce bombardement allemand avait principalement pour but de désorganiser les troupes françaises et de permettre aux unités de la *Wehrmacht* d'améliorer leur défense – NDLR]. La marche sur Baccarat peut débuter quelques jours plus tard au milieu desquels cinq jours de repos sont accordés aux équipages, sales et épuisés. Le 9 novembre 1944, le colonel Rouvillois prend le commandement du 12e régiment de cuirassiers, en remplacement du colonel Warabiot qui est appelé à de plus hautes fonctions.

Le cuirassier Bernard Lelandais devant son Sherman M4A2 « L'Argenton ». (Photo G. Bourée)

Baccarat est conquise de haute lutte dix jours plus tard. Mais, pour Guy et ses camarades, le pire est encore à venir.

Le 21 novembre 1944, le « Bourg la Reine » quitte Sarraltroff sur les coups des dix heures pour s'embusquer dans le verger d'une ferme construite à proximité de la route de Phalsbourg. En fin d'après-midi, un char allemand, un *Panzer IV lang*, est repéré par l'équipage. Le blindé ennemi est en train de manœuvrer au sommet d'un raidillon, sur la route Phalsbourg-Mittelbronn. Bigeard, le tireur, réagit immédiatement et lui expédie un perforant. Hélas, le char allemand n'a pas totalement franchi la ligne de crête et présente trop peu de surface pour assurer un coup au but. Le *Panzer IV* riposte immédiatement, avant de faire marche arrière pour se mettre en défilement total. Resté debout sur sa machine pour en guider le tir, le maréchal des logis Ferrandis est grièvement blessé par l'obus qui explose à quelques mètres de son Sherman – Ferrandis sera remplacé par le maréchal des logis Selve.

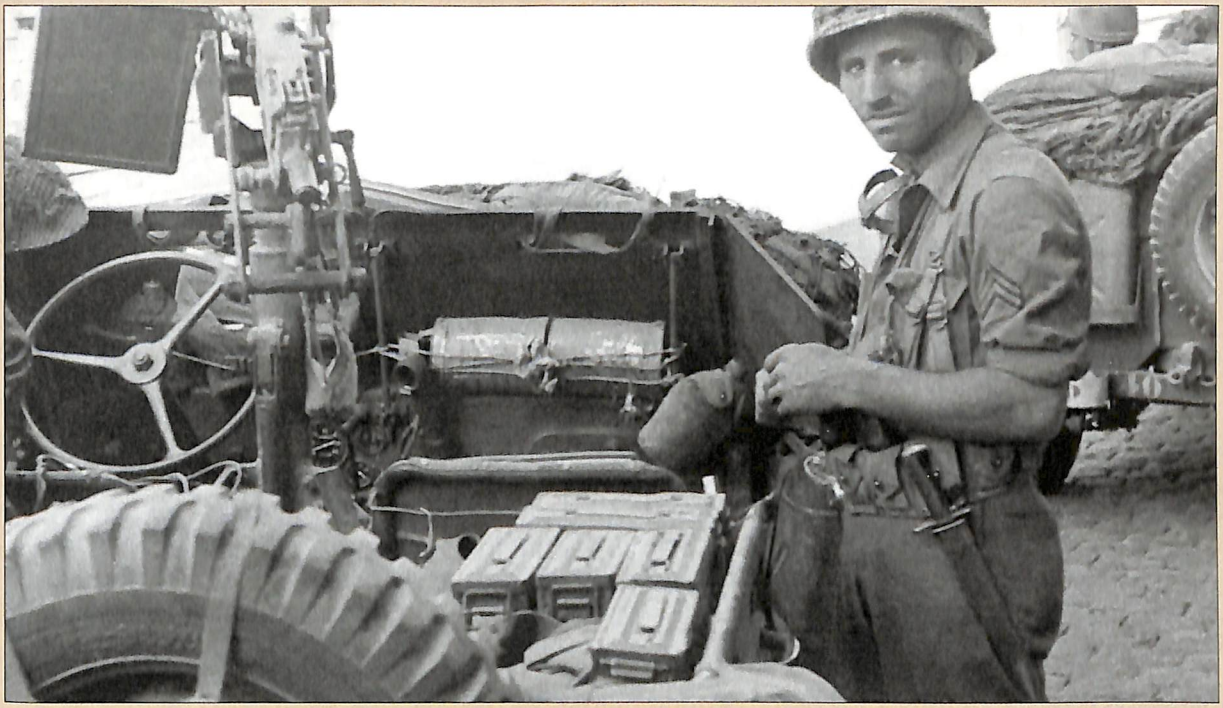
Obusier automoteur de 105mm M7 du 1/40e RANA, l'une des unités d'artillerie de la Division Leclerc. Il s'agit là de la première version de la machine, reconnaissable à sa partie avant composée de trois pièces boulonnées. (Photo G. Bourée)

Le général Leclerc, fidèle à ses habitudes, assis sur une chaise en rase campagne ! Compte tenu de la météo et de la tenue portée par le général, l'on peut penser que ce cliché a été pris pendant l'été 1944, juste avant le rush de la 2e Division Blindée vers Paris. (Photo G. Bourée)

Guy Bourée a assisté au drame : « *Nous avons tiré sur le char allemand alors que sa tourelle dépassait à peine de la ligne de crête. Ferrandis guidait nos tirs debout sur la tourelle. Lorsque les Allemands ont riposté, un obus explosif est venu éclater juste devant le poste de pilotage. Notre chef de char a été criblé d'éclats. Nous étions sous le choc. Et cela ne faisait que commencer. Plus le temps passait, plus je me disais que j'allais y rester, je m'étais fait une raison* ».

Finalement, la nuit tombe sur les équipages harassés du 3e escadron. Fusées éclairantes à portée de main, les Français s'apprêtent à passer une troisième nuit à bord de leurs Sherman. Au programme ? Tour de garde toutes les deux heures... Dès l'aube du 21 novembre 1944, la colonne s'ébranle puis s'engage sur l'axe Sarrebourg-Phalsbourg. Tout ce petit monde prend ses ordres auprès du capitaine Noël. Le Sherman « Argenton » de Bernard Lelandais est désigné char de tête. Il ouvre la route avec pour objectif l'enfoncement des premières lignes de la *Vorvogesen Stellung*. À l'intérieur de Mittelbronn, les premières barricades sont rencontrées. Les blindés du « 12e Cuirs » se déploient et progressent prudemment. Le char du sous-lieutenant Poole, le M4A2 « Angoulême », vire en tête. Poole est le commandant du premier peloton qui est le fer de lance du dispositif offensif français. La bataille s'engage très vite. Un éclat de *Panzerfaust* blesse le sous-lieutenant qui doit se résoudre à abandonner son commandement. Le 3e peloton est alors désigné au pied levé pour prendre l'initiative, en tête de colonne, tandis que les combats se font de plus en plus violents. Ce détail sera lourd de conséquences pour le « Bourg la Reine » et son équipage car il sera à l'origine de sa fin dramatique. Guy Bourée s'attend au pire : « *Pour nous, ce qui nous attendait était clair, on était en tête de progression, les premiers coups allaient être pour nous, nous en étions sûrs. Nous nous sommes simplement dit : Bon, ben tant pis, on y va. A cet instant, j'étais certain d'y passer* ».

Sur les coups des neuf heures, l'escadron fait mouvement sur Phalsbourg. Le « Bourg la Reine » se trouve derrière le « Bourg le Roi II ». Pour une raison indéterminée, ce dernier stoppe et se laisse dépasser par le char du cuirassier Bourrée qui du coup est en tête de peloton. Après avoir passé une crête, le « Bourg la Reine » prend position derrière ce qui semble être un gros réservoir d'eau. Plusieurs coups sont tirés sur une batterie de canons antichars et un fantassin ennemi transportant des *Panzerfaust*. La riposte allemande est immédiate et... sans appel ! Deux obus de 88mm viennent s'écraser sur le char français. Le premier décapite le brigadier-chef Barrau ; quelques instants plus tôt, le malheureux avait ouvert le volet de son poste de pilotage pour mieux voir le terrain. Lucien Barrau avait 24 ans. Originaire d'Alsace, il est mort à quelques kilomètres de ses parents qu'il avait quittés cinq ans auparavant. Le second projectile vient se loger dans le chemin de tourelle, faisant voler en éclats le compartiment des batteries. Le « Bourg la Reine » est alors hors de combat. L'équipage s'en extrait tant bien que mal. Le maréchal des logis Selve est blessé à la tête, le cuirassier Bigeard est atteint d'un éclat à l'épaule, Bourée a la cuisse en sang. Seul Picon, l'aide conducteur, est indemne. Il est 9h30, lorsqu'un troisième obus percute le Sherman. Le bouchon d'essence est littéralement arraché lors de l'impact. L'embrasement est instantané. Mais ce « feu de joie » ne semble pas pour autant calmer les ardeurs des casseurs de chars ennemis. En effet, les obus continuent à pleuvoir sur l'épave du Sherman. Trois nouveaux projectiles atteignent la carcasse d'acier. Alors que le blindé se consume et que ses munitions commencent à exploser, un half-track sanitaire, orné d'une croix rouge, est dépêché par le capitaine Noël pour porter secours aux blessés. L'engin progresse avec difficultés pour s'approcher de ce qu'il reste du « Bourg la Reine ». Ca y est !



Cette photo nous laisse tout le loisir de jeter un œil à l'intérieur d'une Jeep de la DB. Un cliché qui ne manquera pas d'intéresser nos amis maquettistes toujours friands de détails pour leurs réalisations ! (Photo G. Bourée)

Les blessés sont à bord. L'half-track fait demi-tour et repart en direction des lignes françaises lorsqu'il est pris à partie par les Allemands. L'ambulance est touchée de plein fouet. Les cuirassiers Monsaingeon et Lelandais, à bord du char « Argenton », assistent impuissants à l'explosion de l'half-track qui, à son tour, prend feu. Muni d'un extincteur, Monsaingeon se précipite au devant des hommes qui pour certains, médecins et blessés, se sont transformés en véritables torches humaines. Le corps déchiqueté de la conductrice du blindé sanitaire, une Rochambelle, est resté prisonnier de l'amas de ferraille qui se consume. À la demande du général Leclerc, la ville de Phalsbourg érigera le « Bourg la Reine » en monument près de l'endroit où il fut détruit.

Les survivants du « Bourg la Reine » seront évacués vers un hôpital de campagne américain puis dirigés sur Baccarat où ils seront opérés avant d'être déplacés à Mirecourt pour convalescence. Ce n'est qu'à Strasbourg que Guy Bourrée rejoindra son unité, après s'être enfui de l'hôpital où, dit-il, il s'ennuyait ! Il couvrira le trajet en auto-stop. « *On était bien traités, et même très bien* » confie Guy, « *mais on avait quand même envie de rejoindre notre régiment et les copains. Bigeard, qui était soigné avec moi, m'a expliqué qu'il fallait qu'on parte le plus vite possible, quitte à fausser compagnie aux Américains. Je lui ai répondu : je veux bien moi, mais je n'ai que mon pyjama, je ne vais pas aller loin dans un accoutrement pareil. Pour mon copain Bigeard, rien n'était un problème. Il est allé voir un Nord-Africain, un gars du Régiment de Marche du Tchad (RMT), en lui expliquant qu'on avait juste besoin d'une tenue pour la soirée et qu'on la lui rendrait dès le lendemain. C'est comme ça que je me suis*

Canon antichar de 57mm, tracté par un Dodge WC51, photographié à Alençon à l'été 1944. (Photo G. Bourée)

Photo spectaculaire d'un Sherman M4A2 du « 12e Cuirs » montant au combat à pleine vitesse. Bien qu'étant relativement réussis, les Sherman ne « tenaient pas la distance » face aux Panther allemands. (Photo G. Bourée)

retrouvé habillé en soldat du RMT et que j'ai pu me carapater ! Bien évidement, nous ne sommes jamais revenus, au grand dam de cet illustre inconnu qui, ensuite, a certainement dû faire comme nous ». C'est ainsi que Bigeard et Guy Bourée rejoignent Strasbourg le 19 décembre 1944. Ils découvrent une ville dont la population est en liesse. Reste à retrouver le poste de commandement régimentaire, ce qui est rapidement fait. Se présentant au PC du « 12e cuirs », ils détaillent leur périple. « *On avait un peu la trouille de raconter ce qui s'était passé, mais l'officier de permanence nous a simplement rétorqué : Bah... Ne vous inquiétez pas les gars, les Américains ont d'autres chats à fouetter* ». Et pour cause, depuis l'aube du 16 décembre 1944, les troupes allemandes bousculent très sérieusement le dispositif Allié dans les Ardennes. L'affaire est si sérieuse que l'armée du général Patton vient d'obliquer de 90 degrés vers le nord pour rétablir la situation.

Le « héros » de cet article, Guy Bourée, photographié en 1944. (Photo G. Bourée)

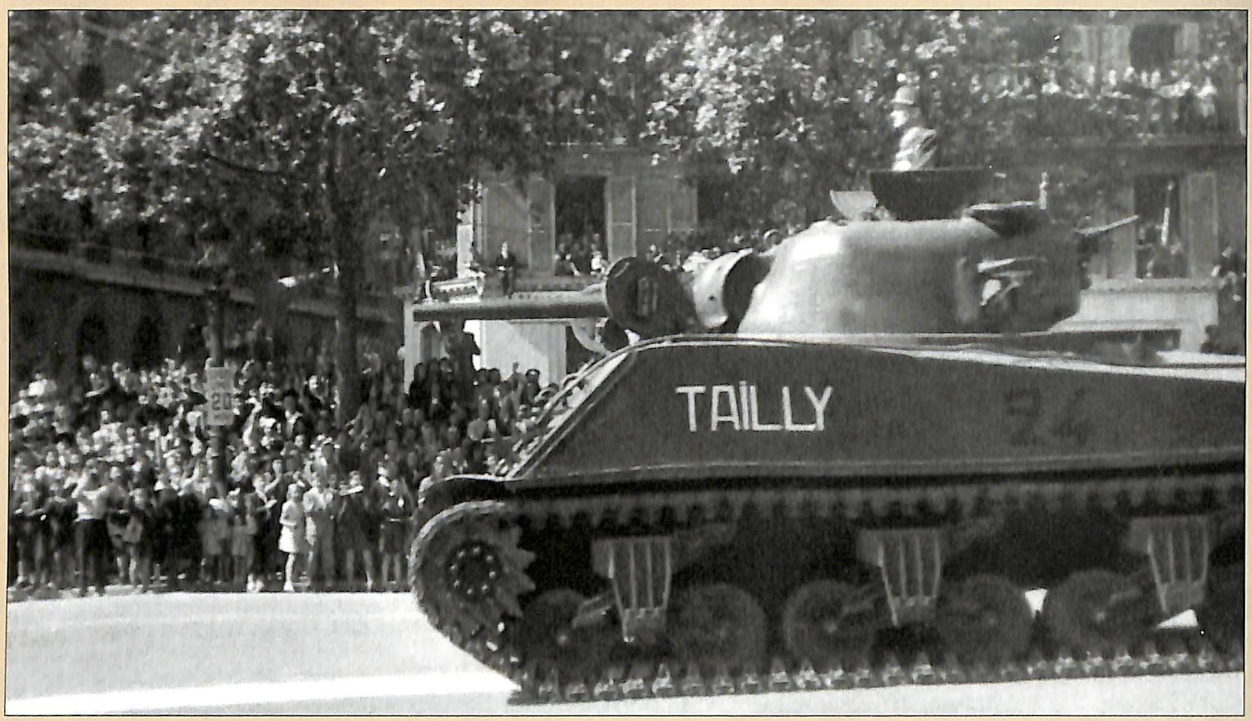
Les cuirassiers français passent Noël dans Strasbourg libéré puis repartent dès le 2 janvier vers Obenheim. Ils atteignent Hérange quatorze jours plus tard et Ittenheim le 20. « *À une heure du matin, nous nous sommes enfin arrêtés. La route était très mauvaise, glissante. De plus, nous roulions sous une terrible tempête de neige. Une fois à l'arrêt, je me souviens que nous avons improvisé un casse-croûte arrosé de Schnaps* » précise Guy, une lueur de malice dans l'œil. Le 31 janvier, la division s'apprête à déclencher une attaque générale sur les lignes adverses. Mais elle est finalement remise, l'ennemi ayant décroché sur Markolsheim. Malgré ses efforts dans les Ardennes, l'Armée allemande recule de manière inexorable. Elle recule, certes, mais elle ne se rend pas et fait toujours preuve d'une réelle combativité. « *Nous avons passé la nuit face au pont d'Obenheim détruit par les Allemands avant qu'ils ne se replient* ». Trois jours plus tôt, le lieutenant-colonel Putz, commandant le 3e bataillon du RMT, est tué devant Grussenheim. « *Le premier mars* », explique Guy Bourée, « *nous sommes retirés du front, à la limite de l'épuisement. Nos chars sont d'ailleurs aussi fatigués que nous* ». Le « Licorne », l'un des quelques M4A3 armés d'un canon de 76mm affectés à la division, sur lequel sert notre vétéran depuis la destruction du « Bourg la Reine », a bien besoin d'une cure de jouvence. Le régiment embarque ses chars à Kéding afin d'être dirigé vers Loches. Le 4 mars 1945, la gare de Villedieu,

Épave calcinée d'un *Panzerkampfwagen IV Ausf. H*. Le lecteur voudra bien noter le *Zimmerit* appliqué sur la machine. Selon la légende d'époque de la photo, ce blindé appartiendrait à la *9. Panzer-Division* et aurait été détruit en Normandie en août 1944. (Photo G. Bourée)

en Indre et Loire, voit arriver une impressionnante colonne de blindés. Ce séjour régénérant est ponctué de deux prises d'armes dont l'une rassemble à Loches tous les éléments du groupement tactique de Langlade (GTL). Elle est présidée par le général Leclerc en personne.

Le 7 avril 1945, le 12e régiment de cuirassiers reçoit l'ordre de se porter dans un secteur pour le moins inattendu du théâtre des opérations. Il est intégré à un détachement, placé sous commandement américain, qui vient de recevoir pour mission de nettoyer la poche de résistance de Royan, sur la côte atlantique. Ce détachement opérera sous les ordres du général de Larminat, par ailleurs chargé de former cinq nouvelles divisions issues d'unités des Forces Françaises de l'Intérieur (FFI). Le carnet de marche de Guy Bourée retrace ainsi les opérations : « *Le 14 avril 1945, à six heures, début de l'attaque à partir du sud-ouest de Saujon. L'appui aérien de mon peloton ne peut être réalisé pour cause de brouillard. À11h30, mon peloton se porte à l'est du village de Brie que les FFI ne parviennent pas à conquérir. Une heure plus tard, le village nous appartient. Nous rejoignons ensuite le reste de l'escadron après avoir fait le plein de carburant et munitions* ». La résistance allemande est acharnée. Le

Ce Panther Ausf. G (Sd.Kfz. 171) a t'il été victime des chars de la 2e Division Blindée ou bien de l'aviation tactique alliée ?
(Photo G. Bourée)



Défilé du 14 juillet 1945 sur les Champs-Élysées, à Paris. Le général Leclerc passe à bord de son Sherman M4A3 baptisé « Tailly ». (Photo G. Bourée)

lendemain, le 3e escadron est placé en soutien. Peu de temps après, le peloton du cuirassier Bourée attaque en direction de Maine-Arnaud. À 20h30, la position est enlevée après d'âpres combats. Sur les coups des 22h00, ordre est donné de faire mouvement sur Royan. La cité portuaire tombe peu de temps après mais la ville a été terriblement mutilée par les bombardements alliés. Le 16 avril 1945, la dernière poche de résistance est localisée à la Palude. Guy Bourée et ses camarades font mouvement. « *À 14h00, le 16 avril 1945, nous progressons vers la Palude. Nous attaquons toute la journée, sans discontinuer. À 20h30, un message est apporté pour l'officier allemand commandant la place. Il est invité à déposer les armes. Le sous-lieutenant Kerhuel est envoyé en parlementaire. L'officier allemand refuse catégoriquement de se rendre. A 21h00, l'escadron se replie et va s'installer à Saint Augustin* ». Le texte de Guy Bourée décrit laconiquement la dureté des affrontements...

Cette jeune et jolie infirmière, une « Rochambelle » de la 2e DB, photographiée en août 1944, se nomme Paulette Mathès. Après-guerre, elle épousera Guy Bourée que depuis elle n'a plus jamais quitté. (Photo G. Bourée)

Le 26 avril 1945, le détachement rejoint par train le reste de la 2e Division Blindée, de Saintes jusqu'à Bichwiller. Entre-temps, le cuirassier Bourée, encore mineur – L'âge de la majorité était alors fixé à vingt-et-un ans – a récolté une seconde citation à l'ordre de la division : « *Membre de l'équipage du char « Licorne » qui a livré au cours des journées des 14 et 15 avril 1945 une série de combats permettant la prise des villages de Brie, Bernon, Maine-Arnaud, positions défensives du camp retranché de Royan après un combat de nuit. A permis la capture de plus de 200 prisonniers et la destruction de plusieurs canons antichars, antiaériens et de nombreuses armes légères* ». Le 30 avril 1945, le 12e régiment de cuirassiers passe enfin la frontière allemande, au milieu d'un paysage d'apocalypse. Le grand *Reich* n'est plus que ruines et désolation. Le parcours de Guy Bourée prend fin au début du mois de mai, à Berchtesgaden, avec la visite très symbolique des restes de la résidence d'été du *Führer*, le Berghof. « *La question a toujours été de savoir qui de nous ou des Américains s'y sont trouvés les premiers. D'après ce que je sais, c'est le capitaine Touyeras, un artilleur du 64e RADB qui le premier aurait atteint le Nid d'Aigle à bord de sa Jeep. Mais il est vrai que nos blindés furent bloqués par des éboulements, lesquels avaient volontairement été provoqués par les Américains ! Nous voulions être les meilleurs, eux aussi. C'est tout. En rentrant dans la villa d'Hitler, j'ai été très impressionné par ce qu'elle pouvait représenter, même si je l'ai vue en grand désordre et en partie détruite. J'ai remarqué un plateau en argent, des Américains se trouvaient là, je leur ai demandé la permission de le prendre, ils ont accepté. Chacun voulait rapporter un souvenir de cet endroit, c'était vraiment symbolique* ». Ainsi s'achève le parcours d'un homme « *qui n'a rien fait d'extraordinaire* » comme il le dit, sinon d'offrir sa jeunesse à une cause qu'il croyait juste.

12e Régiment de Cuirassiers

Ventilation des chars

Campagne 1944-45

ETAT MAJOR :
M3A3 01 "METZ"
M3A3 02 "NANCY" – Réformé
M5A1 02 "NANCY II"
M3A3 03 "COLMAR"
M3A3 04 "STRASBOURG" – Réformé
M5A1 04 "STRASBOURG II"
M4A1 05 "EPERLAY"
M4A2 06 "FEZ"
M4A2 07 "DJEMILLA"
M4A2 08 "RABAT"
M4A2 09 "MEKNES" – 23/11/1944
M4A1 09 "MEKNES II"
M4A3 ?? "PAQUIN" – 105mm
M4A3 ?? "St DENIS" – 105mm – 10/08/1944
M4A3 ?? "St DENIS II" – 105mm
M4A3 ?? "SARREGUEMINES" – 105mm – 20/12/1944
M4A3 ?? "SARREGUEMINES II" – 105mm
M4A3 ?? "CHERBOURG" – 105mm – 23/11/1944
M4A3 ?? "PONT DE KEHL" – 105mm
M4A3 ?? "ORAN" – 105mm
M4A3 ?? "CENTAURE" – 105mm
M4A3 ?? "COUTANCES" – 105mm

1er Escadron de combat :
M3A3 12 "BORDEAUX" – 10/08/1944
M5A1 12 "BORDEAUX II"
M3A3 17 "GRENOBLE" – Réformé
M4A1 17 "HOUECOURT-MADELON"
M3A3 ?? "LA MOUSSON"

1e Peloton:
M3A3 2 "ORANGE" – Réformé
M5A1 2 "ORANGE II"
M3A3 3 "MARSEILLE" – Réformé
M5A1 3 "ALBI"
M3A3 4 "CONSTANTINE" – Réformé
M5A1 4 "CONSTANTINE II"
M3A3 5 "SAINT ETIENNE" – Réformé
M5A1 5 "SAINT ETIENNE II"
M3A3 6 "ROCAMADOUR"

2e Peloton :
M3A3 7 "TARBES" – Réformé
M5A1 7 "LUCE"
M3A3 8 "PAU" – 15/08/1944
M5A1 8 "SAINT-AIME"
M3A3 9 "UZES" – Réformé
M5A1 9 "GIRONCOURT" – 7/12/1944
M5A1 9 "FRIESENHEIM"
M3A3 10 "FOIX" – Réformé
M5A1 10 "CHERANCE"
M3A3 11 "EL GOLEA"
M5A1 11 "MONSWEILLER"
M5A1 13 "NICE II"

3e Peloton :
M3A3 12 "ALGER" – Réformé
M5A1 12 "ALGER II"
M3A3 13 "NICE" – 10/08/1944
M5A1 ?? "LIMOGES" – 23/09/1944
M5A1 ?? "DAUBENSAND"
M3A3 14 "ISTRES" – Réformé
M5A1 14 "ISTRES II"
M5A1 ?? "BERTRICHAMPS"
M3A3 15 "LYON" – Réformé
M5A1 15 "LYON II" – Réformé
M5A1 15 "LYON III"
M3A3 16 "HYERES"
M5A1 ?? "LIMOGES II"
M5A1 ?? "LARONXE"

2ème Escadron de combat :
M4A2 18 "PARIS" – Réformé
M4A2 18 "PARIS II"
M4A2 19 "SAINT-CYR"
M4A3 ?? "ILE DE SEIN" – 01/12/1944

1er Peloton:
M4A2 20 "LISIEUX" – 14/04/1945
M4A1 ?? "VIEUX-PONT"
M4A2 21 "DIEPPE"
M4A2 22 "ROUEN"
M4A2 23 "CAEN"
M4A2 24 "EVREUX"
M4A1 07 "DJEMILA II"

2e Peloton :
M4A2 19 "SAINT CYR"
M4A2 2 "COMPIEGNE" – 11/08/1944
M4A2 26 "CHARTRES" – 11/08/1944
M4A3 26 "FYE"
M4A2 27 "DIJON" – 11/08/1944
M4A2 28 "REIMS" – 11/08/1944
M4A3 28 "REIMS II" – 01/12/1944
M4A3 28 "REIMS III"
M4A2 29 "LORIENT"
M4A2 30 "SOISSONS" – 30/10/1944
M4A3 30 "SOISSONS II"
M4A2 33 "RENNES" – 25/08/1944
M4A2 33 "RENNES II"

3e Peloton :
M4A2 30 "NORMANDIE"
M4A2 31 "PAIMPOL" – 11/08/1944
M4A2 31 "PAIMPOL II"
M4A2 32 "BREST" – 11/08/1944
M4A2 34 "QUIMPER" – 25/08/1944
M4A2 ?? "SAINT WAAST" – 27/08/1944
M4A3 ?? "SAINT LO"
M4A2 ?? "BAYEUX"

3ème Escadron de combat :
M4A2 50 "DURTAL"
M4A2 51 "SAUMUR" – 22/09/1944
M4A3 ?? "RABAT II"
M4A2 ?? "CARENTAN"

1er Peloton :
M4A2 35 "AMBOISE"
M4A2 36 "ANGOULEME"
M4A2 37 "AUBUSSON" – Réformé
M4A1 37 "AUBUSSON II"
M4A2 38 "ANGERS"
M4A2 39 "ARGENTAN" – 14/04/1945
M4A1 39 "ARGENTAN II"
M4A3 44 "BOURGES II"

2e Peloton :
M4A2 40 "BRIVES-LA-GAILLARDE"
M4A2 41 "BRANTOME" – 11 08 1944
M4A3 41 "BRANTOME II"
M4A2 42 "BLOIS" – 11/08/1944
M4A2 42 "CHAMPFLEUR" – 22/09/1944
M4A3 42 "CHAMPFLEUR II"
M4A2 43 "BAIGNES" – 25/09/1944
M4A3 43 "BAIGNES II"
M4A2 44 "BOURGES" – 11/08/1944

3e Peloton :
M4A2 45 "CLERY"
M4A2 46 "CHINON" – 15/08/1944
M4A3 46 "BOURG-LA-REINE" – 21/11/1944
M4A1 46 "BOURG-LA-REINE II"
M4A2 47 "CHOLET" – 13/08/1944
M4A2 47 "BOURG-LE-ROI" – 24/08/1944
M4A2 47 "BOURG-LE-ROI II"
M4A2 48 "SAINT-CHAMOND" – 29/11/1944
M4A3 48 "SAINT-CHAMOND II"
M4A2 48 "CHAMBORD" – 11/08/1944
M4A3 49 "CHAMBORD II"
M4A3 ?? "LICORNE " – 76mm

4ème Escadron de combat :
M4A2 52 "VERDUN III" – 28/11/1944
M4A1 52 "VERDUN IV"

1e Peloton :
M4A2 54 "VILLERS-BRETONNEUX" – 11/08/1944
M4A3 54 "CARROUGES"
M4A2 55 "BERRY-AU-BAC"
M4A2 56 "CHARLEVILLE"
M4A2 57 "LILLE"
M4A2 58 "VITRY-LE-FRANCOIS" – 28/11/1944
M4A2 ?? "WISSEMBOURG"

2e Peloton :
M4A2 59 "BELFORT III" – ??/??/????
M4A1 59 "BELFORT IV"
M4A2 60 "GERARDMER"
M4A2 61 "BESANCON"
M4A2 62 "RETHEL"
M4A2 63 "ABBEVILLE" – 11/08/1944
M4A1 63 "ABBEVILLE II"

3e Peloton :
M4A2 53 "NANCY III"
M4A2 64 "AMIENS II"
M4A2 65 "LUNEVILLE" – 11/08/1944
M4A1 65 "LUNEVILLE II"
M4A2 66 "MONCORNET" – 11/08/1944
M4A3 66 "MONCORNET II"
M4A2 67 "DUNKERQUE II" – 11/08/1944
M4A1 67 "DUNKERQUE III"
M4A2 68 "BACCARAT"
M4A1 ?? "OSTHOUSE"

Chaque engin est identifié par son type, son numéro tactique et son nom de baptême.
Les blindés détruits au combat apparaissent en rouge. La date indiquée est celle de la destruction du char lorsqu'elle est connue.
Ce travail de synthèse a été réalisé par Antoine Misner que nous remercions pour son autorisation de pubication.

NASHORN – DERNIER D'U

Les premières unités de *Panzerjäger* (chasseurs de chars) sont rapidement constituées après la naissance de la *Wehrmacht*. Pour la plupart, elles sont équipées de canons antichars *3,7cm Pak 35/36* tractés par des véhicules à roues comme, par exemple, le camion léger Krupp Protze ou *Kfz. 69*. Mais cette solution présente un inconvénient de taille qui apparaît dès les premiers mois de la guerre, notamment lors de la campagne de Pologne. Cet inconvénient, c'est le temps nécessaire aux servants pour dételer leur canon, le mettre en batterie, l'approvisionner et enfin ouvrir le feu. Ce qui est acceptable pour des unités d'artillerie classiques, qui agissent depuis des positions en retrait par rapport à la ligne de contact, ne l'est pas pour des groupes de combat qui, théoriquement, doivent être prêts à ouvrir le feu sur des blindés adverses en quelques dizaines de secondes. C'est donc à cette époque, à l'hiver 1939-40, qu'est prise la décision de monter des pièces de *Pak* sur des châssis de blindés chenillés. Le concept est simple : il s'agit de conjuguer la mobilité du char et la puissance de feu de la pièce antichar.

LES PREMIERS « BRICOLAGES »

La première machine de cette nouvelle lignée d'engins spécialisés est le *Panzerjäger I* ou *4,7cm Pak(t) (Sf) auf Panzerkampfwagen I Ausf B*. Il s'agit, ni plus, ni moins, de monter un canon *4,7cm Pak 36(t)*, une pièce d'origine tchécoslovaque dont les Allemands ont saisi de grandes quantités lors de l'invasion du pays en mars 1939, sur un châssis de *Panzer I Ausf. B*. Produit à environ 200 exemplaires dans les usines Daimler-Benz et Skoda, ce blindé connaît son baptême du feu lors de la *Westfeldzug* en mai et juin 1940, notamment en France et en Belgique. Cependant, quelques mois seulement après sa conception, le *Panzerjäger I* est déjà dépassé, tant du point de vue de son châssis que de celui de son canon de 47mm. Ce dernier ne peut en effet guère prétendre à inquiéter les Matilda *Mark II* britanniques ou encore les B1bis français dont les blindages sont très épais. Quant au blindage du *Panzerjäger I* lui-même, qui atteint au maximum 14,5mm, mieux vaut ne pas en parler, car le moindre obus percutant la machine a de très fortes chances d'envoyer *ad patres* les trois hommes d'équipage. Pourtant, faute de mieux et malgré ses lacunes, le *Panzerjäger I* est produit jusqu'en février 1941. Engagé en premières lignes lors de l'invasion de l'Union Soviétique par la *Wehrmacht* en juin 1941, il obtient des résultats médiocres face aux blindés soviétiques, ne venant laborieusement à bout que des engins les plus légers comme les T-26 et les chars rapides BT. On retrouve aussi le *Panzerjäger I* en Afrique du Nord où il sert dans les rangs de l'*Afrikakorps* de Rommel. Mieux, les archives font apparaître que cette petite machine sera encore

Ci-contre et ci-dessous, le premier chasseur de chars allemands, le *Panzerjäger I*. Il s'agit d'un châssis de *Panzer I Ausf. B* modifié pour pouvoir emporter un canon antichar tchèque de 47mm.
(Coll. D. Terlisten et Y. Kadari)

UNE LONGUE LIGNÉE

Par Detlev Terlisten

Belle vue avant d'un *Marder II* photographié en Russie au mois de septembre 1943. Il s'agit d'un châssis de *Panzer II Ausf. D* armé d'une pièce soviétique de 76,2mm. (Coll. A. Takiguchi)

en dotation dans certaines unités en 1944, notamment au sein du *SS-Gebirgs-Panzerjäger-Abteilung 7* de la division « Prinz Eugen » qui l'utilisera contre les partisans de Tito en Yougoslavie.

En juin 1940, avec l'effondrement de l'Armée française, la *Wehrmacht* met la main sur un butin de guerre considérable : armes individuelles et collectives, équipements divers, pièces d'artillerie, camions, véhicules mais aussi blindés. Ces derniers sont immédiatement remis en service par leurs nouveaux propriétaires qui en utilisent aussi un certain nombre pour développer de nouveaux *Panzerjäger*. Il est par exemple décidé de monter le canon tchèque *4,7cm Pak 36(t)* sur des châssis de Renault R-35. Ces nouveaux engins hybrides sont désignés *4,7cm Pak(t) auf Panzerkampfwagen 35R(f)*. Produits à 200 exemplaires de mai à octobre 1941 par la firme Alkett, ils sont censés remplacer le *Panzerjäger I*. Mais les « nouveaux venus » ont les mêmes défauts que les *Panzerjäger* de première génération, c'est-à-dire une puissance de feu et un blindage insuffisants. En conséquence de quoi, la plupart des *4,7cm Pak(t) auf Panzerkampfwagen 35R(f)* restent en France ou sont affectés à des théâtres d'opérations secondaires. En juin 1944, au moment du débarquement des troupes alliées en Normandie, on en dénombrera encore plus d'une centaine dans l'hexagone et les îles anglo-normandes. Quelques-uns seront employés contre les Sherman, sans réels succès. En 1942-43, ce sera au tour de 24 châssis de Hotchkiss H-39 et de 10 châssis de FCM 36 d'être transformés en chasseurs de chars. Ils recevront un *Pak 40* de 75mm, une arme bien plus efficiente que le petit canon tchèque de 47mm. Des modifications à base de chenillette Lorraine 37L seront aussi effectuées. Ces *Panzerjäger*, sur châssis de chars français, prendront alors la dénomination de *Marder I*. La « grande famille » des *Marder* vient de naître… On retrouvera les *Marder I* en Normandie, en juin 1944 où, à l'inverse des *4,7cm Pak(t) auf Panzerkampfwagen 35R(f)*, ils obtiendront d'excellents résultats face aux blindés anglo-américains.

LA GRANDE FAMILLE DES *MARDER*

L'invasion de l'URSS réserve deux très mauvaises surprises aux Allemands... Il s'agit bien évidement des « stars » de l'arsenal stalinien, le T-34 et le KV-I, armés l'un et l'autre d'une pièce de 76,2mm. Il apparaît dès les premiers accrochages que les unités de *Panzerjäger* équipées de leurs 37mm et de leurs 47mm tchèques ne peuvent strictement rien faire contre de tels blindés ; seuls les redoutables 88mm parviennent à en venir à bout.

Seconde variante du *Marder II*. Le châssis est toujours celui du *Panzer II* mais le canon est le redoutable *7,5cm Pak 40/2* allemand. Cette photo a été prise en Union Soviétique pendant l'hiver 1942-43. (Coll. Y. Kadari)

Ci-contre et ci-dessous : Deux photos nous présentant le *Marder III* ou *Sd.Kfz 139*. L'engin est armé d'un canon de prise d'origine russe de 76,2mm.
Le *Marder III* ci-contre a été photographié en Russie en 1943, tandis que celui qui est présenté en bas de page appartient au *Panzerjäger-Abteilung 61*, bataillon antichar de la *11. Panzer-Division*. Cette photo date de l'été 1944 et peut avoir été prise dans le secteur de Montélimar.
(Coll. Y. Kadari)

Pour l'Armée allemande, le besoin de disposer de pièces antichars plus puissantes, automotrices ou bien tractées, devient alors très urgent. La première réponse apportée par le *Heereswaffenamt* aux demandes de la troupe est le *Panzerjäger II* aussi connu sous son appellation de *Marder II* ou *Sd.Kfz 132*. Ironiquement, cet engin, dont le châssis est celui du *Panzer II Ausf. D*, est armé d'une pièce russe de 76,2mm dont d'importants stocks ont été capturés par l'*Ostheer* lors des premières semaines de l'opération « Barbarossa ». Désignés *7,62cm Pak 36(r)* par les Allemands, ces canons possèdent une telle efficacité qu'ils ont été surnommés « Ratsch Bumm » par les *Landser*, en référence au bruit qu'ils produisent lorsqu'ils ouvrent le feu. D'avril 1942 à juin 1943, environ deux cents *Sd.Kfz 132* sortent des usines Alkett et Wegmann. Affectés en partie aux *Panzerjäger-Abteilungen* et servis par un équipage de quatre hommes, ces machines obtiennent des résultats plus qu'honorables face aux chars soviétiques. Ils sont pourtant porteurs de deux défauts que l'on retrouvera de manière endémique sur tous les *Panzerjäger* : leur silhouette bien trop haute et leur casemate blindée dépourvue de toit, un « détail » qui prend toute son importance lorsque ces chas-

Cliché impressionnant d'un Nashorn du *schwere Heeres Panzerjäger-Abteilung 525* détruit en Italie. Comme sur tous les fronts, en Italie aussi, les Allemands vont prendre l'habitude de camoufler leurs véhicules avec des branchages afin d'essayer de tromper la vigileance des pilotes des chasseurs bombardiers alliés. (Coll. D. Gugliemi)

seurs de chars sont pris dans un bombardement d'artillerie ennemi. Peu de temps après la mise en service du *Sd.Kfz 132*, une nouvelle version apparaît sur les champs de bataille. C'est le *Sd.Kfz 131*. Il s'agit d'un châssis de *Panzer II Ausf. F* équipé du nouveau canon antichar de l'Armée, le *7,5cm Pak 40* - Avec une vitesse initiale de 930m/s pour son obus perforant et 10 à 15 coups/minute, le *Pak 40* peut réduire en miettes un T-34 à plus de 1 800 mètres. Le *Sd.Kfz 131* est manœuvré par trois hommes et bénéficie d'un blindage un peu plus épais que celui de son prédécesseur. Produits à plus de 575 exemplaires de juin 1942 à juillet 1943, le *Sd.Kfz 131* combattra sur tous les fronts et remportera de nombreuses victoires, ce jusqu'aux derniers jours de la guerre.

La génération suivante de la famille des *Panzerjäger* est constituée par le *Marder III*, basé sur le châssis déjà éprouvé du *Panzer 38(t)*. Il s'agit du *Sd.Kfz 139*, armé d'un *7,62cm Pak 36(r)* d'origine russe. Son équipage de quatre hommes est protégé par une casemate blindée à 50mm frontalement, ce qui en fait l'un des *Marder* parmi les plus sûrs. C'est aussi un engin rapide, puisque son moteur Praga le propulse à plus de 40km/h. Environ 350 *Panzerjäger 38(t) für 7,62cm Pak36(r)* sont produits à compter d'avril 1942. La plupart d'entre eux combat sur l'*Ostfront* tandis que 66 machines sont affectées au bataillon de chasseurs de chars de la 15. *Panzer-Division* et au *Panzerjäger-Abteilung 39*, deux unités de l'*Afrikakorps* avec lesquelles ces automoteurs obtiennent de bons résultats contre les « *Cruiser* » anglais. Parallèlement, les Allemands développent le *Sd.Kfz 138*, ou *Marder III Ausf. H*, qui emporte un *7,5cm Pak 40* monté au centre de son châssis. Plus de 400 exemplaires de cette machine sont construits. Utilisés par des équipages expérimentés, ces *Panzerjäger*, qui sont capables de détruire un T-34 à longue portée, rendront de précieux services à l'Armée allemande.

La version finale du *Marder III* est le *Ausf. M* sur lequel le moteur est monté au centre de l'engin. Le canon reculé en position arrière, cette disposition offrant, en théorie, une meilleure protection à l'équipage. Mais comme sur toutes les versions précédentes du *Marder*, le véhicule ne comporte pas de toit. D'avril 1943 à mai 1944, quasiment 1 000 *Marder III Ausf. M* quittent les lignes d'assemblage des usines du *Reich* pour rejoindre les fronts sur lesquels la *Wehrmacht* combat ; c'est le *Marder* le plus produit de tous. Cet engin est affecté aux *Panzerjäger-Abteilungen* des divisions de *Panzer* comme à ceux de certaines *Infanterie-Divisionen*. Au 1er février 1945, on en dénombrait encore plus de 350 affectés en premières lignes. Son successeur sera le célèbre *Jagdpanzer 38(t)*.

On l'aura compris, conçus pour répondre dans l'urgence aux demandes de la troupe confrontée à des blindés de plus en plus lourds, les premiers *Panzerjäger*, aussi redoutables furent-ils pour certains, étaient surtout des « bricolages », des solutions intérimaires (*Zwischenlösungen*), utilisant parfois des canons de prise sur des châssis de chars déclassés ou dépassés. Cela va changer avec le *Sd.Kfz 164* ou *8,8cm Pak 43/1 (L/71) auf Fahrgestell Pz.Kpfw. III/IV (Sfl)*, mieux connu sous son appellation de « *Hornisse* » / « *Nashorn* ».

LE « HORNISSE » / « NASHORN »

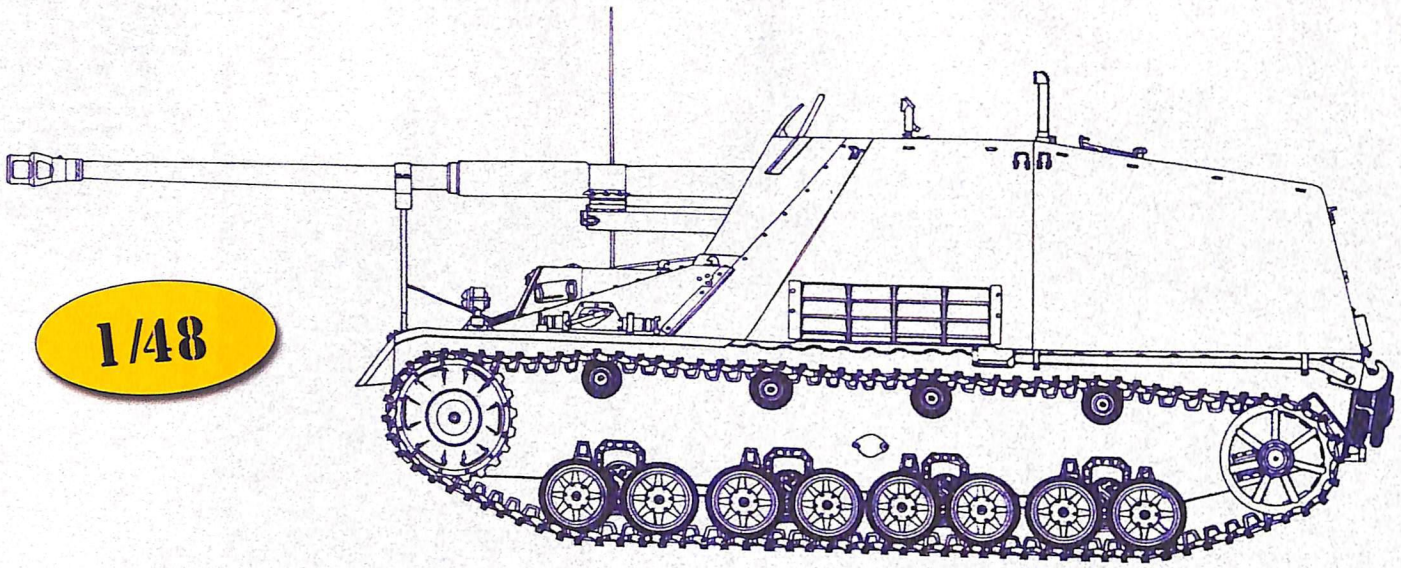
Un premier prototype du *Geschützwagen III/IV* construit en acier doux est présenté au *Führer* à l'automne 1942. L'idée est d'utiliser le même châssis pour produire un obusier automoteur armé d'une pièce de 150mm, le 15cm sFH 18/1, qui deviendra le « *Hummel* » ou *Sd.Kfz 165* et un chasseur de chars lourd équipé d'un dérivé du célèbre canon antiaérien de 88mm, en l'occurrence un *8,8cm Pak 43/1*. C'est cette dernière version qui sera baptisée « *Hornisse* » (frelon en

Des soldats néo-zélandais engagés en Italie inspectent un Nashorn neutralisé par les troupes alliées ou bien abandonné par son équipage pour cause de panne sèche ou de casse mécanique. La présence de ces deux hommes à côté de l'engin donne une idée de la taille de ce dernier ainsi que de la volée du canon de 88mm.
(Coll. D. Gugliemi)

français) puis, en janvier 1944, « *Nashorn* » (rhinocéros en français) ou *Sd.Kfz 164*. Pour la première fois avec le *Geschützwagen III/IV* développé par Alkett, un châssis va être spécialement étudié et conçu pour créer un *Panzerjäger*. L'engin reprend des éléments mécaniques du *Panzer III* (*Ausf. J*) et du *Panzer IV* (*Ausf. D* et *F*). De ces deux derniers sont conservés la caisse, le train de roulement, la suspension ainsi que les chenilles. Le *Panzer III* offre quant à lui, entre autres choses, son moteur Maybach HL120 TRM et sa transmission Zahnradfabrik SSG 77 à six rapports en avant et une marche-arrière. L'ensemble propulse le *Sd.Kfz 164* à plus de 40 km/h sur route. Au total, le « *Hornisse* » / « *Nashorn* »

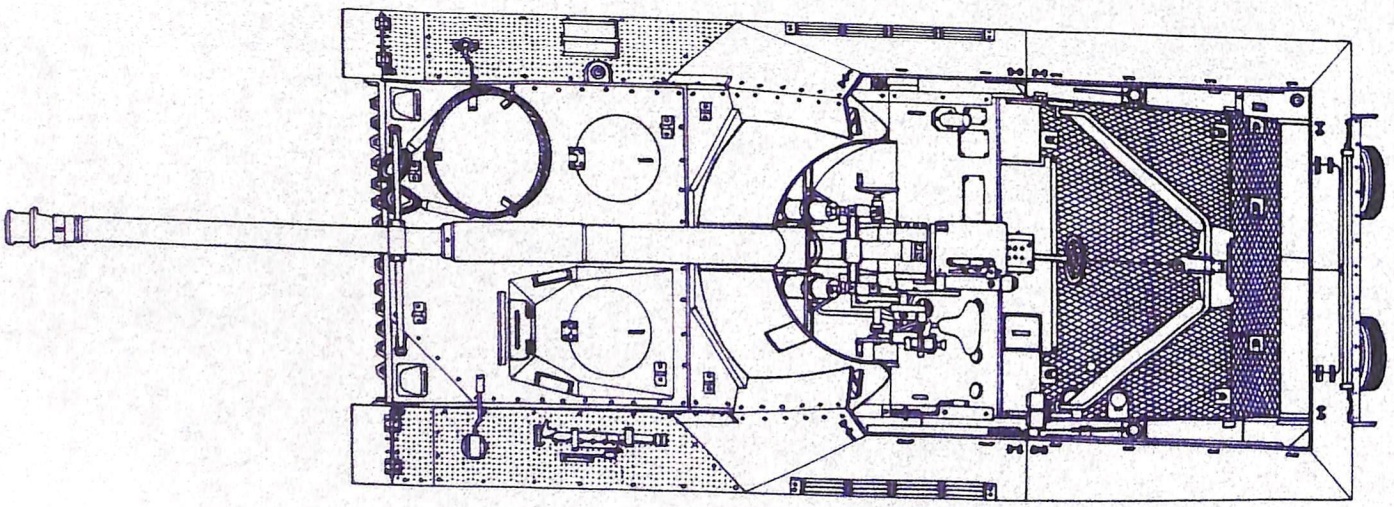
Ce cliché a été pris sur le Front de l'Est, en plein été, peut être en Ukraine, dans le secteur de Koursk en 1943.
(Coll. D. Terlisten)

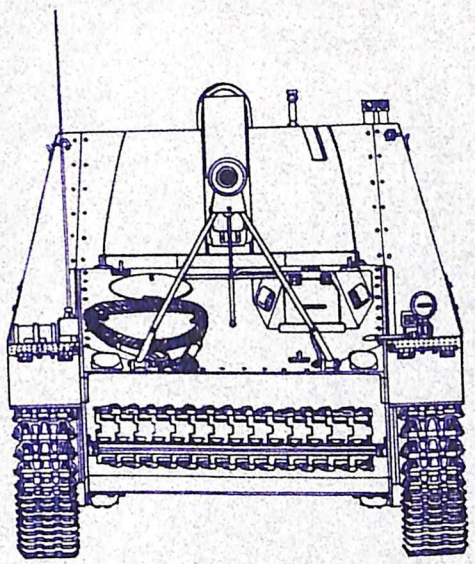
1/48

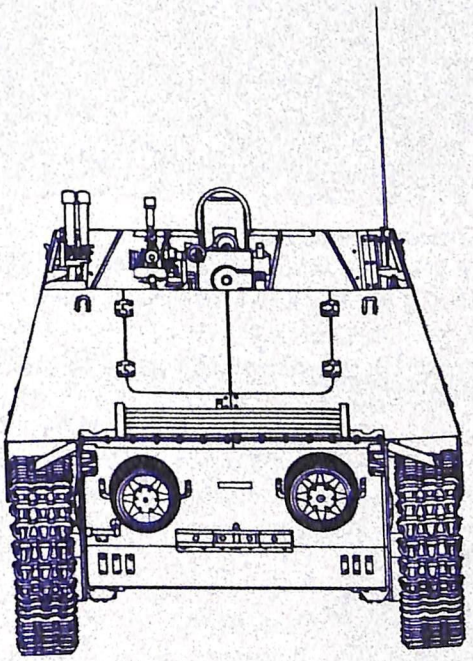


8,8cm Pak 43/1 L/71 auf Fahrgestell Pz.Kpfw. III/IV (Sfl)
Sd.Kfz. 164 – "Hornisse" / "Nashorn"

© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2004







General der Flieger.

Vue « aérienne » du *Sd.Kfz 164* n°202 du *schwere Heeres Panzerjäger-Abteilung 525*. L'engin a été photographié dans une ville italienne. Un examen détaillé de la photo, à l'aide d'une loupe, permet de se rendre compte que l'un des hommes présents à bord porte un uniforme allié. S'agit-il d'un prisonnier de guerre ou bien est-ce l'engin lui-même qui a été capturé par les Alliés ? Malheureusement, la qualité du cliché ne permet pas de définir la nature des uniformes portés par les autres membres de l'équipage et donc de répondre à cette question. (Coll. D. Terlisten)

pèse 24 tonnes. Son équipage de quatre hommes est installé dans une casemate à ciel ouvert et dont le blindage ne dépasse pas les 10mm, ce qui permet tout juste de stopper des éclats d'obus et des balles de mitrailleuses. Cela peut paraître surprenant, mais il ne faut pas perdre de vue le fait que l'engin est avant tout un chasseur de chars conçu pour détruire ses cibles à très longue distance et que, théoriquement, il ne sera jamais engagé dans des combats de mêlée ou au contact de fantassins ennemis. D'ailleurs, le *Sd.Kfz 164* est dépourvu de mitrailleuse de caisse montée sur rotule, ce qui conduira ses équipages à prendre l'habitude d'embarquer avec eux une MG34 ou une MG42 ; l'on ne sait jamais…

Séduit par le *Geschützwagen III/IV* et sa double utilité, Adolf Hitler ordonne en octobre 1942 l'entrée en production de l'engin. Une commande de cinq cents unités est passée avec pour objectif d'en produire un maximum pour l'été 1943. L'assemblage du « *Nashorn* » débute en février 1943 dans les ateliers de Teplitz-Schönau de la Deutsche Eisenwerke. Les châssis sont livrés par une usine installée à Duisburg tandis que les éléments constitutifs de la superstructure sont usinés par la firme Witkowitzer Bergbau & Eisenhütten Gewerkschaft. Les premiers exemplaires du Nashorn sont perçus par la troupe, sur le front de l'Est, en mai 1943, le programme ayant pris du retard pour cause de pénurie de moteurs et de boites de vitesses. Contrairement au « *Hummel* », le « *Nashorn* » ne subira guère de modifications lors de sa production hormis concernant des points de détail tels que la chaise de route de son 88mm. Conçue dans un premier temps en deux parties, cette dernière obligeait l'un des membres de l'équipage à quitter la protection offerte par la casemate blindée de l'engin pour l'abaisser à l'aide d'une sorte de manivelle. Elle sera ultérieurement remplacée par un système monobloc pouvant être manœuvré depuis l'intérieur du *Panzerjäger*. On observe aussi quelques modifications concernant le train de roulement à base d'éléments de *Panzer IV* qui furent remplacés par des pièces provenant du *Panzer III* et d'autres détails ayant trait aux phares Bosch ou encore aux échappements. Il serait ainsi totalement faux de penser que le changement de désignation de « *Hornisse* » à « *Nashorn* », intervenu le 27 janvier 1944, induit une évolution technique de la machine. Il n'en est rien et la justification de cette décision est à rechercher du côté de Hitler qui avait émis le souhait que, dorénavant, les noms d'insectes soient uniquement réservés aux canons et aux obusiers automoteurs de l'artillerie.

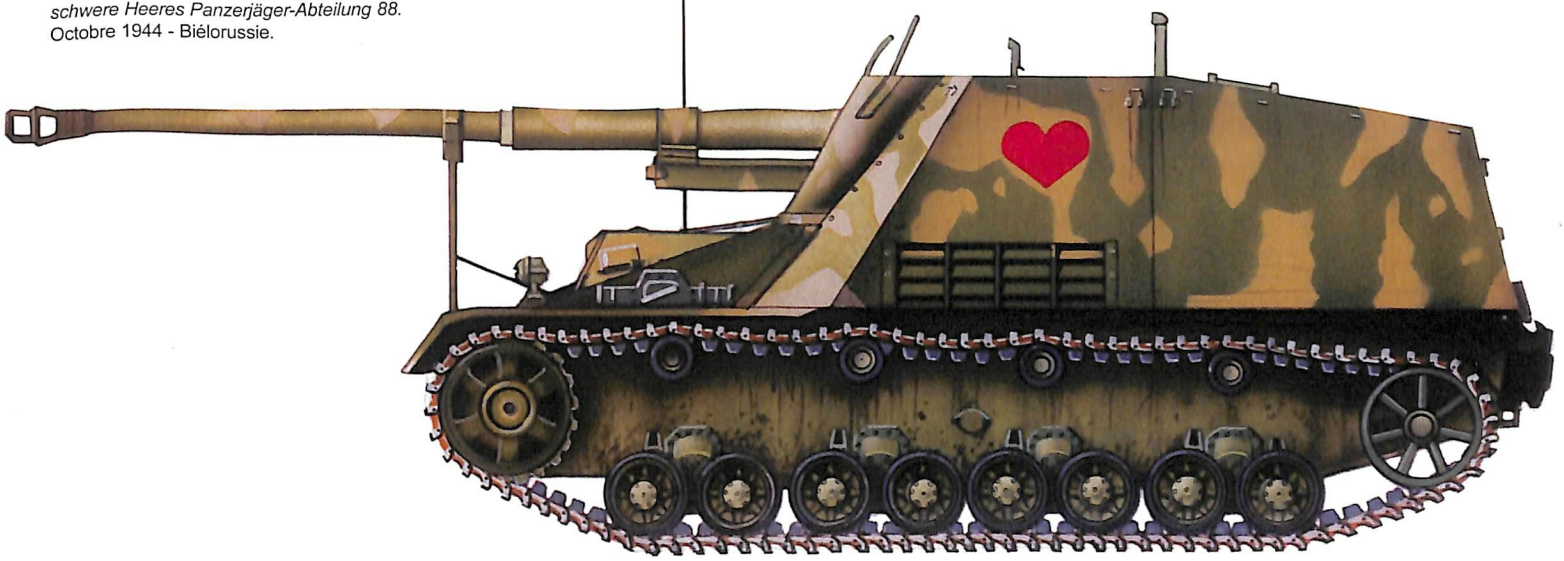
LE « *HORNISSE* » / « *NASHORN* » AU COMBAT

À l'inverse des autres *Panzerjäger*, les « Hornisse » / « *Nashorn* » ne seront utilisés que par des unités de la *Heer*, les *Waffen-SS* n'en ayant jamais eu en dotation. On retrouve le *Sd.Kfz 164* dans les bataillons de chasseurs de chars suivants – Le nombre entre parenthèses indique le nombre total de « *Nashorn* » perçu par l'unité lorsque celui-ci est connu :

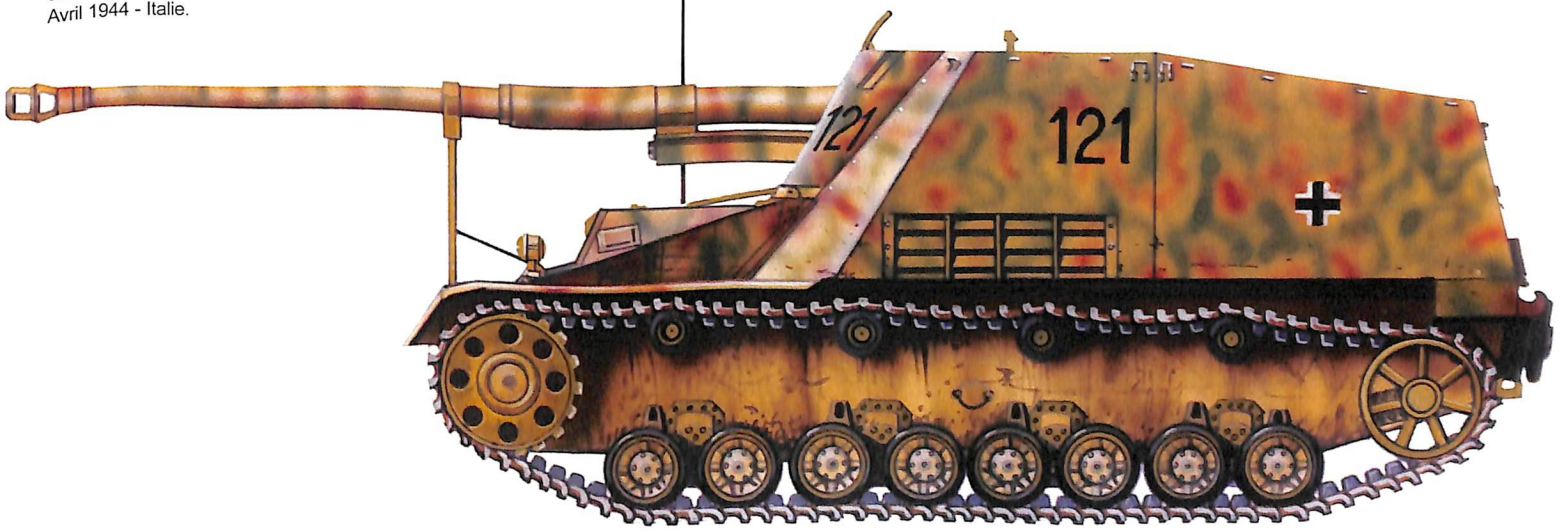
- *schwere Heeres Panzerjäger-Abteilung 655* (54) : Front de l'Est
- *schwere Heeres Panzerjäger-Abteilung 560* (34) : Front de l'Est
- *schwere Heeres Panzerjäger-Abteilung 525* (90) : Italie et Alsace (rattaché au *II./Panzer-Regiment. 2*)
- *schwere Heeres Panzerjäger-Abteilung 93* (90) : Front de l'Est, Alsace et Allemagne
- *schwere Heeres Panzerjäger-Abteilung 519* (60) : Front de l'Est
- *schwere Heeres Panzerjäger-Abteilung 88* (78) : Front de l'Est
- *schwere Heeres Panzerjäger-Abteilung 664* : Front de l'Est
- *schwere Heeres Panzerjäger-Kompanie 669* (17) : Front de l'Est
- *1. Panzer-Division* : Front de l'Est

NASHORN – DERNIER D'UNE LONGUE LIGNÉE

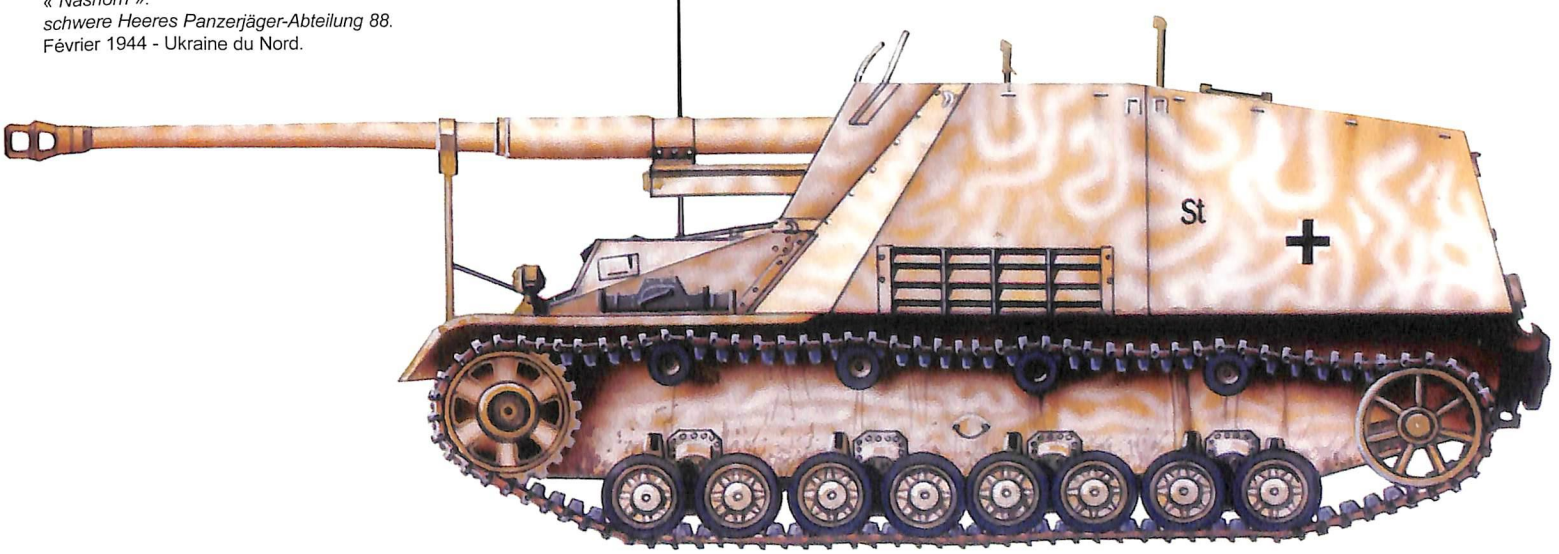
« *Nashorn* ».
schwere Heeres Panzerjäger-Abteilung 88.
Octobre 1944 - Biélorussie.



« *Nashorn* ».
schwere Heeres Panzerjäger-Abteilung 525.
Avril 1944 - Italie.



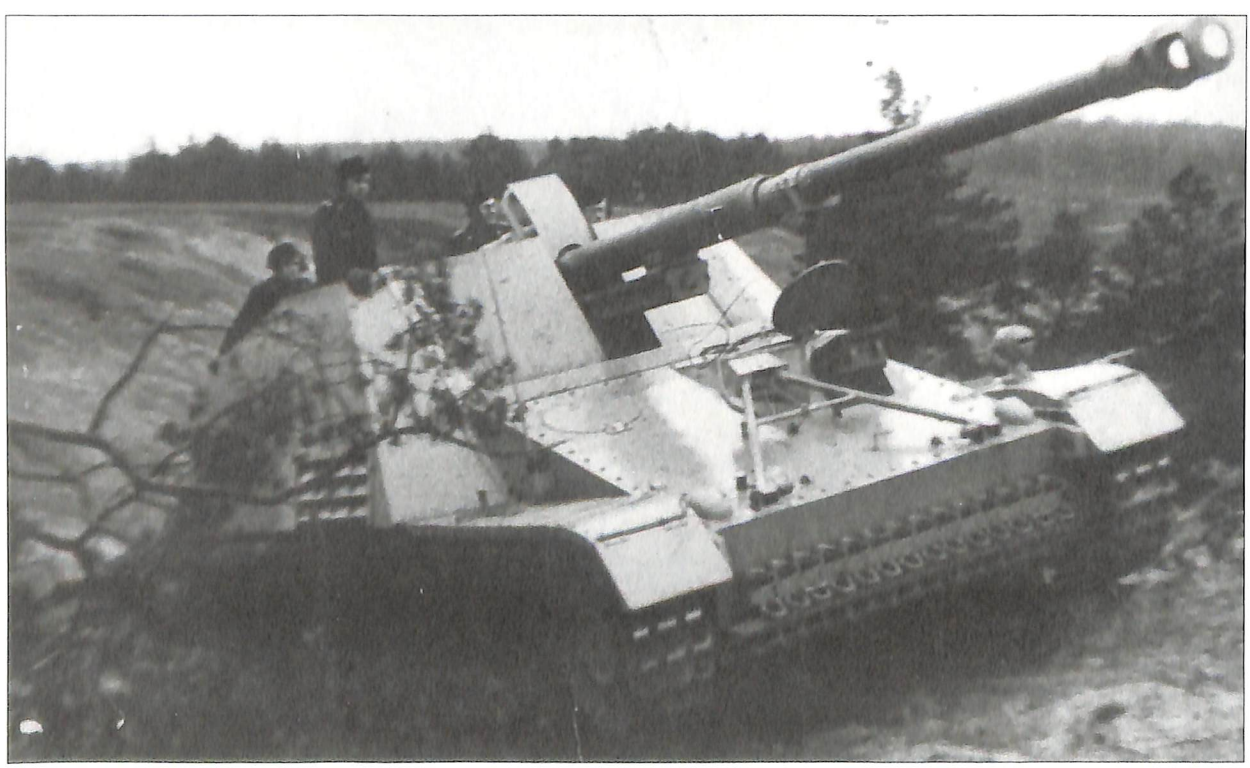
« *Nashorn* ».
schwere Heeres Panzerjäger-Abteilung 88.
Février 1944 - Ukraine du Nord.



© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2004

Voici l'un des Nashorn perdu par le *schwere Heeres Panzerjäger-Abteilung 93* lors de la bataille pour Colmar. (Coll. D. Terlisten)

À l'exception de la *1. Panzer-Division*, toutes ces unités sont indépendantes. Mises à la disposition du commandant d'une *Armee* ou d'un *Armeekorps*, elles ont pour fonction d'intervenir pour briser un assaut conduit par des blindés ennemis. Ce statut d'unité indépendante vaudra d'ailleurs de sérieux problèmes aux *schwere Heeres Panzerjäger-Abteilungen* car, ponctuellement rattachés à de grandes unités, ces bataillons étaient mis aux ordres d'un chef de division qui bien souvent ne savait pas ou peu comment utiliser les puissants *Panzerjäger*. Quelques exemples montrent comment des « *Nashorn* » furent employés, au contact de l'ennemi, à l'instar de *StuGe*, ce qui souvent débouchait sur des pertes qui auraient très facilement pu être évitées. C'est pour cette raison qu'à compter du mois de mars 1944, les ordres reçus par les équipages des « *Nashorn* » de la part d'un chef de division devaient aussi être validés par les « patrons » des *schwere Heeres Panzerjäger-Abteilungen*. Quant au fait que la *1. Panzer-Division* ait reçu des « *Nashorn* » peut s'expliquer par une bourde administrative. Le noyau dur du *schwere Heeres Panzerjäger-Abteilung 525* étant formé de soldats issus du *Panzerjäger-Abteilung 37* de la *1. Panzer-Division*, il est probable qu'une série d'erreurs en cascade conduisit à embarquer des « *Nashorn* » sur plusieurs convois ferroviaires destinés à la *1. Panzer-Division*. Par ailleurs, il



L'un des Nashorn affectés à une unité d'entraînement (*Ausbildungs- und Ersatz Abtilung*). Le camouflage « sable » de la machine semble être très clair et ne correspond guère aux teintes que l'on retrouve sur les tables du RAL. Les uniformes noirs *Panzer* sont eux aussi inattendus dans une unité de *Panzerjäger* ! (Coll. C. Fischer)

Sd.Kfz. 164
8,8cm Pak 43/1 (L/71) auf Fahrgestell Pz.Kpfw. III/IV (Sfl)
"Hornisse" / "Nashorn"

- Constructeur : Deutsche Eisenwerke
- Numéros de châssis : 310001 - 310494
- Production : 494 unités (février 1943 - mars 1945)
- Poids : 24 tonnes
- Equipage : 4 hommes (5 hommes pouvaient être embarqués)
- Moteur : Maybach HL120 TRM – V12 développant 265cv à 2 600t/mn
- Transmission : ZF SSG77 - 6 vitesses avant + 1 marche arrière
- Vitesse : 42km/h sur route – 24km/h en tout terrain
- Rayon d'action : 260kms sur route – 130kms en tout terrain
- Longueur : 8,44m (avec canon)
- Largeur : 2,86m
- Hauteur : 2,65m
- Armement : 1 x 8,8cm Pak 43 L/71 (1e version) – 24 à 40 obus
  1 x 8,8cm Pak 43/1 L/71 (version tardive) – 24 à 40 obus
  1 x MG34 ou MG42 embarquée – 600 cartouches de 7,92mm
- Elévation de la pièce : -5° / +20°
- Pointage en azimut : 30° (manuellement)
- Optiques de tir : SflZF1a ou Rblf36
- Equipement radio : FuG Spr d
- Blindage :

Caisse : 30mm à 20° à l'avant, 20mm à 0° sur les côtés, 20mm à 10° à l'arrière

Superstructre : 10 mm à 37° à l'avant, 10mm à 16° sur les côtés, 10mm à 10° à l'arrière

- Capacités de franchissement : 2,3m (tranchée) et 80cm (passage à gué)

© Infographie Batailles & Blindés, 2004

est certain que plusieurs *Heeres Panzerjäger Ersatz– und Ausbildungsabteilungen* (unités d'entraînement et de remplacement) aient aussi reçu quelques « *Nashorn* » afin d'assurer la formation des nouveaux équipages. Même si l'on manque de détails à ce sujet, il apparaît que certaines de ces machines furent engagées lors des ultimes combats contre les Alliés au printemps 1945.

Le 8,8cm Pak 43/1 (L/71) auf Fahrgestell Pz.Kpfw. III/IV (Sfl) connaît son baptême du feu à l'été 1943, lors de la bataille de Koursk, même s'il n'y participe pas directement. Par la suite, l'on retrouve les « *Nashorn* » dans tous les grands engagements du Front de l'Est mais aussi en Italie, au sein du *schwere Heeres Panzerjäger-Abteilung 525*, d'août 1943 jusqu'à la fin de la guerre. Quelques « *Nashorn* » servent aussi en France à la fin 1944, dans le secteur de Colmar, puis, lors de la campagne d'Allemagne, à proximité de Cologne où ils constituent des adversaires coriaces pour les chars alliés. Il faut dire que la machine est d'une efficacité redoutable et que ses équipages collectionnent les exploits ! C'est par exemple le cas de l'*Hauptmann* Albert Ernst, chef du *1. Zug* du *schwere Heeres Panzerjäger-Abteilung 519* qui, le 23 décembre 1943, près de Vitebsk, détruit quatorze T-34 et KV-I soviétiques dans la même journée en n'utilisant que 21 de ses obus ! Le lendemain, Ernst ajoute quatre victoires supplémentaires à son palmarès, ce qui lui vaut le surnom de « Tigre de Vitebsk » ainsi que la *Ritterkreuz* quelques semaines plus tard. En mars 1945, c'est au tour du *Leutnant* Beckmann du *schwere Heeres Panzerjäger-Abteilung 88* d'entrer dans la légende en détruisant, près de la localité de Marzdorf, un char lourd JS-2 à plus de 4 600 mètres ! Les rapports de combat des équipages de « *Nashorn* » sont d'ailleurs nombreux à rendre compte de la destruction de T-34, JS-2 et autres ISU-152 russes à plus de 4 000 mètres. Dans un registre différent, c'est encore un équipage de « *Nashorn* » qui peut s'honorer de s'être « offert » le seul et unique char lourd américain M-26 Pershing à avoir été detruit pendant la Seconde Guerre mondiale. L'événement a lieu près de Cologne, à Niehl, le 6 mars 1945, lorsqu'un Pershing de la 3rd *US Armored Division* est détruit par un « *Nashorn* » du *schwere Heeres Panzerjäger-Abteilung 93* qui ouvrit le feu à moins de 250 mètres.

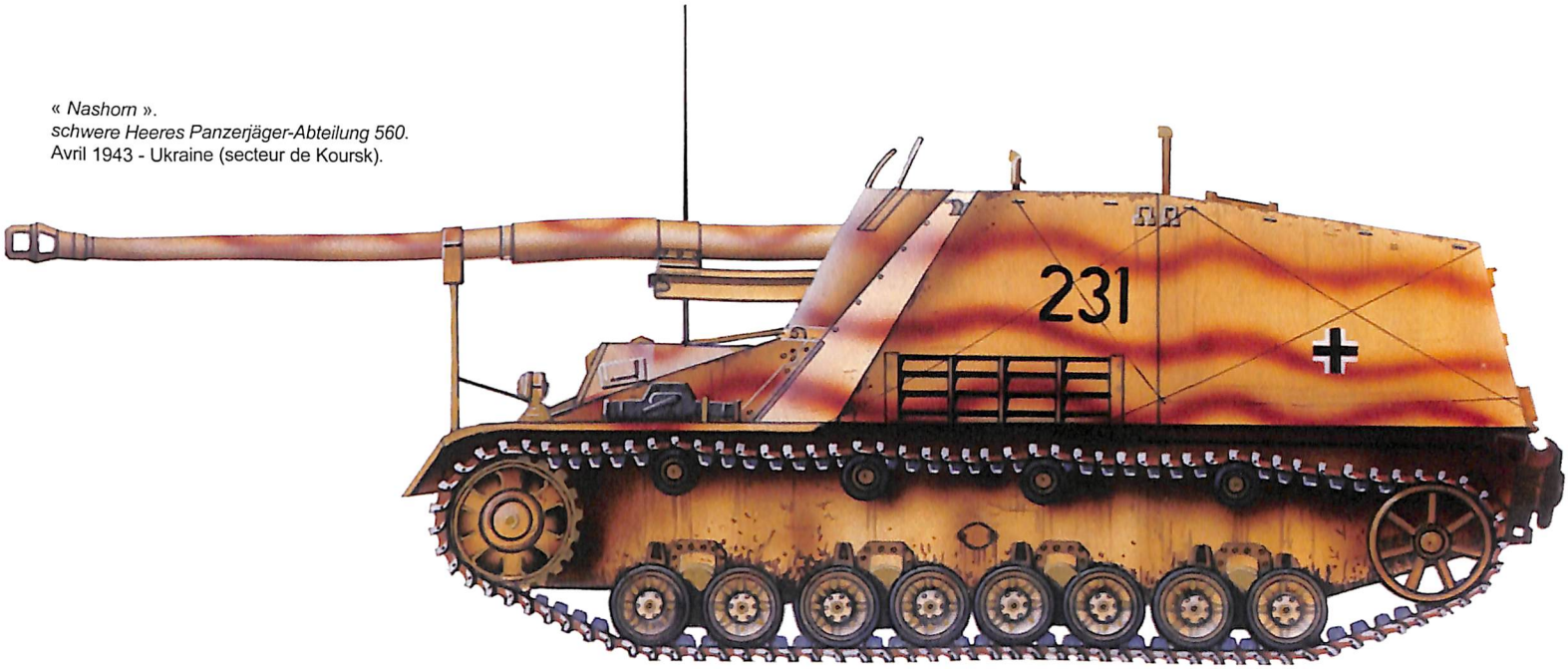
CONCLUSION

Le « *Nashorn* » doit être considéré comme le développement ultime de la famille des *Panzerjäger*, une classe de machines qui avait vu le jour à la fin de l'année 1939 et qui évolua au fil de la guerre pour s'adapter aux blindés produits par les adversaires de l'Allemagne. Néanmoins, les *Panzerjäger* furent supplantés par une nouvelle catégorie d'engins, eux-aussi destinés à « casser » les chars adverses, les *Jagdpanzer*. Totalement blindés, bas et bien armés, les *Jagdpanzer* s'avérèrent être des engins encore bien plus redoutables que les *Panzerjäger* qui généralement, et le « *Nashorn* » n'y fit pas exception, souffraient d'une silhouette bien trop haute.

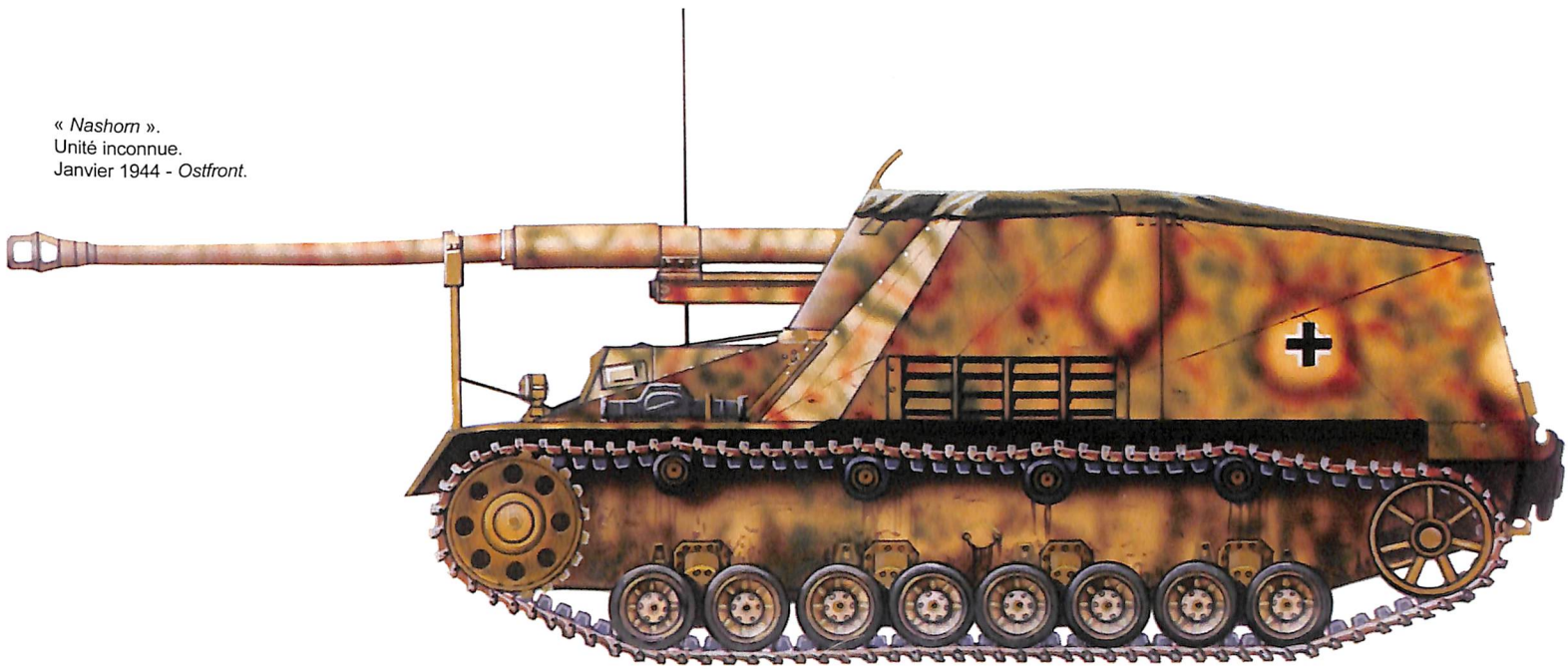
Belle vue d'un Nashorn appartenant au *schwere Heeres Panzerjäger-Abteilung 525*. La photo a certainement été prise en Italie. La voiture de tourisme garée derrière l'engin en mouvement donne une bonne idée de la taille de ce dernier. (Coll. Y. Kadari)

NASHORN – DERNIER D'UNE LONGUE LIGNÉE

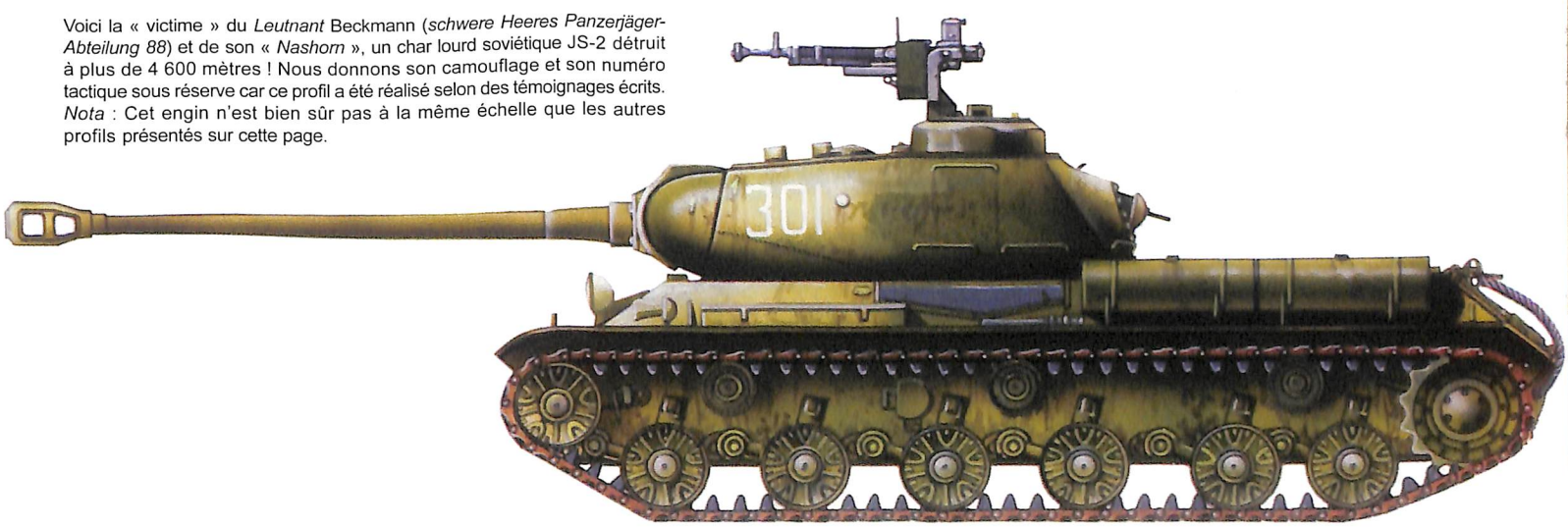
« *Nashorn* ».
schwere Heeres Panzerjäger-Abteilung 560.
Avril 1943 - Ukraine (secteur de Koursk).



« *Nashorn* ».
Unité inconnue.
Janvier 1944 - *Ostfront.*



Voici la « victime » du *Leutnant* Beckmann (*schwere Heeres Panzerjäger-Abteilung 88*) et de son « *Nashorn* », un char lourd soviétique JS-2 détruit à plus de 4 600 mètres ! Nous donnons son camouflage et son numéro tactique sous réserve car ce profil a été réalisé selon des témoignages écrits.
Nota : Cet engin n'est bien sûr pas à la même échelle que les autres profils présentés sur cette page.



© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2004

Par Laurent Tirone

Au début du conflit en Extrême-Orient, les belligérants ne firent pas ou peu appel aux blindés. Les batailles, aussi bien en Mandchourie qu'en Chine, furent surtout caractérisées par des combats de fantassins et les Japonais n'eurent pas à se préoccuper de l'efficacité de leurs armes antichars ; leurs blindés opéraient principalement en appui de l'infanterie, quant aux troupes chinoises, elles étaient quasiment privées de chars. Mais, après l'attaque des îles Hawaii et l'entrée en guerre des États-Unis, la menace blindée se fit de plus en plus importante. Les Anglais aussi possédaient un certain nombre de chars stationnés dans leurs colonies et leur présence représentait un danger pour une infanterie japonaise certes motivée mais dépourvue de moyens antichars efficaces.

CHUSITO !

LES TACTIQUES ANTICH

DES SOLUTIONS CLASSIQUES...

Lorsque le Japon entra en guerre en septembre 1931, avec l'invasion du Nord de la Chine et l'installation du régime fantoche du Mandchoukouo en 1932, ses troupes ne disposaient d'aucun canon antichar. Il fallut attendre 1934 pour qu'une première pièce entre entra en dotation dans les régiments d'infanterie de l'Armée impériale. Ce canon, le Type 94, était un 37mm appelé « *Kyuyon Shiki Sanjunana Miri Ho* ». En comparaison avec ses homologues européens, c'était une arme primitive qui n'avait de canon antichar que le nom. Néanmoins, sa robustesse et le fait qu'il était aisément démontable et pouvait être transporté à dos de mules lui offrirent une « seconde jeunesse » car, à partir de 1941, le Type 94 fut recyclé en pièce d'artillerie légère destinée à appuyer l'infanterie.

Au milieu des années 30, Tokyo se décida à doter son armée d'une pièce antichar moderne et fit pour ce faire l'acquisition de la licence de fabrication du canon allemand de 37mm, le *Pak 35/36*. Mais dans le Pacifique et en Asie, comme en Europe, les capacités de cette arme s'avérèrent vite limitées. Son projectile ne parvenait à perforer que 38mm de blindage à une distance de 365 mètres et ce sous une incidence de 30°. Le *Pak 35/36*, désigné Type 97 par les Japonais, avait une valeur opérationnelle réduite. Il ne pouvait mettre à mal que les engins les plus légers. Un char correctement blindé comme le Matilda *Mark II* britannique ou encore les M3 Grant/Lee américains n'avaient pas grand-chose à en craindre. Par contre, le Type 97 allait démontrer d'excellentes qualités sur le plan de la mise en œuvre et de la manœuvrabilité. Bien servi, ce petit canon se révéla redoutable, notamment dans le cadre d'une guerre d'embuscades. Nombre de chauffeurs de camions ou de semi-chenillés alliés s'en souviennent encore...

En 1941, la décision de concevoir une arme plus performante fut prise. Ce fut ainsi que le Type 1 vit le jour à l'arsenal d'Osaka. Ce canon de 47mm pouvait percer, grâce à son obus de 1,525 kilo, un blindage de 50mm à 795 mètres. L'amélioration était certes sensible par rapport au Type 97 de 37mm mais les qualités balistiques du Type 1 se révélèrent encore insuffisantes par rapport au standard occidental – À titre de comparaison, le canon antichar américain M3A1 de 37mm pénétrait 52,5mm de blindage à 1 000 mètres... Les chars de plus en plus lourds développés par les Alliés réduisirent d'autant son efficacité. De plus, malgré ses qualités intrinsèques telles qu'une bonne cadence de tir (10 coups/minute) ou encore une mise en batterie aisée grâce à son faible poids, le Type 1 ne pouvait être fabriqué en assez grande quantité car il était aussi utilisé pour équiper le char moyen Type 97 « *Shinhoto Chi-Ha* ». Les Japonais qui avaient misé sur une guerre courte prenaient brutalement conscience du fait que leur industrie d'armement ne pourrait pas soutenir un effort prolongé et qu'il leur serait quasiment impossible de rattraper leur retard qualitatif en matière de pièces

Philippines, juin 1945, un M4 (à caisse composite) du *775th Tank Battalion* dépasse la carcasse encore fumante d'une camionnette Toyota KB japonaise. C'est sur ce type de piste que les équipes antichars japonaises frappaient le plus souvent en surgissant de la jungle. (US Nara)

HARS JAPONAISES

antichars. En résumé, l'Armée impériale n'avait guère de réponses adaptées à la menace blindée. Bien souvent, les chars alliés engagés dans des opérations offensives étaient accueillis par toutes les armes disponibles, de la mitrailleuse en passant par le canon de marine jusqu'à la pièce antiaérienne, dont le Type 98 de 20mm d'excellente qualité mais peu répandu, ce avec des résultats que nous qualifierons de « mitigés »…

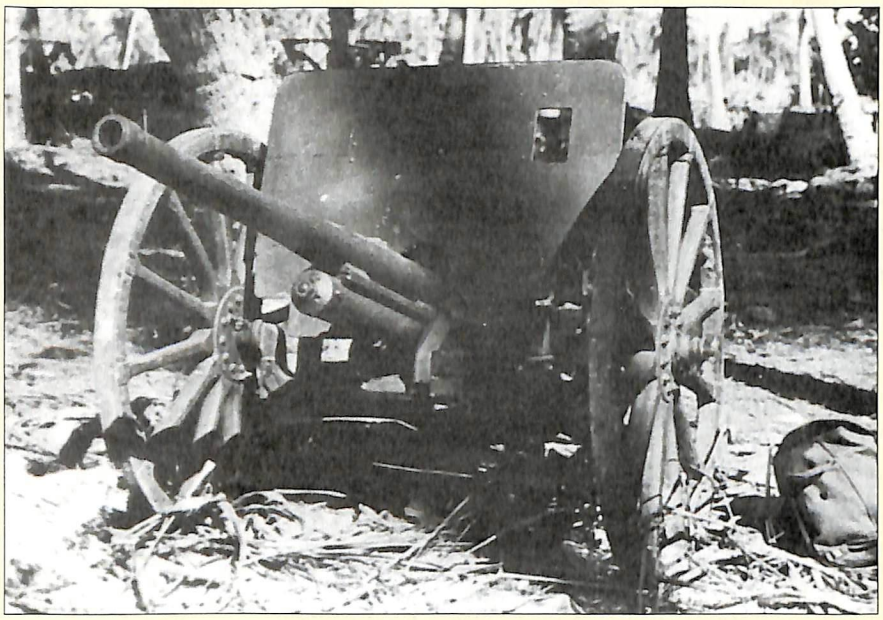
Pour pallier le problème, un début de solution fut trouvé. Il s'agissait de fabriquer un dérivé de lance-grenade antichar allemand, le *Gewehr Panzergranate*. Ce dispositif d'un calibre de 30 à 40mm, appelé Type 2 par les Nippons, consistait à fixer un manchon au bout d'un fusil capable de lancer une grenade antichar à charge creuse avec une portée maximale de 200 mètres. Mais les performances de cette arme n'étaient pas à la hauteur des espoirs que le haut commandement avait placés en lui. Il fut alors décidé de créer un fusil antichar, dénommé Type 97, qui surclasserait en puissance tous les matériels équivalents de l'époque. Sa cartouche perforante à noyau d'acier durci, tirée à une vitesse initiale de 793m/s, était capable de percer 30mm de blindage à une distance de 250 mètres. Les performances étaient impressionnantes pour un fusil antichar mais ce dernier avait les défauts de ses qualités. Son poids tout d'abord, puisque le Type 97 flirtait allégrement avec les 68 kilos en configuration de transport et les 52 kilos en batterie, ce qui, pour une arme de cette catégorie, le rendait pénible à manœuvrer. Quatre hommes étaient nécessaires pour le transporter et il en fallait au minimum deux pour faire feu ! Les délais de mise en batterie étaient longs. De plus son formidable recul et l'obligation de l'épauler pour viser et tirer ne le rendaient guère populaire auprès de ses utilisateurs. Mais ce fut finalement l'apparition de blindés plus lourds et plus mobiles, comme le char moyen américain M4 Sherman, qui rendit son usage obsolète.

Sans moyens réellement efficaces, les soldats japonais se contentaient d'expédients pour tenter de venir à bout de chars alliés de plus en plus nombreux et de mieux en mieux protégés. En dernière extrémité, Tokyo eut recours à des techniques radicales, celles des attaques suicides qui, progressivement, se substituèrent aux méthodes de combat classiques.

… AUX SOLUTIONS RADICALES !

En 1944, confronté à la supériorité militaire des Etats-Unis, le Japon était acculé à mener de sanglants combats défensifs, aussi bien dans le Pacifique qu'en Asie. La topographie des terrains locaux ne ressemblant aucunement à celle de l'Europe occidentale, les distances entre les combattants étaient souvent très réduites. Pour éviter d'être écrasés par l'artillerie et l'aviation américaines, les soldats japonais privilégiaient le combat au corps à corps. Embusquées dans des bunkers faits de rondins de bois, de bambous et de terre, les troupes nippones attendaient la dernière extrémité pour monter au feu. Dans ce contexte très

日本陸軍
案内書



Voici le premier canon antichar ayant équipé l'Armée japonaise. Il s'agit du Type 94, un 37mm, aussi désigné « Kyuyon Shiki Sanjunana Miri Ho ». (IWM)

particulier, les techniques individuelles de lutte antichar prirent toute leur importance. Les blindés US étant obligés de manoeuvrer au plus près des unités qu'ils appuyaient, les soldats japonais pouvaient tenter leur chance avec des armes de courte portée voire de contact comme de simples mines. Il en résultait des affrontements d'une rare violence ; violence que la propagande des deux camps ne fit qu'exacerber. La lutte contre les blindés devint une priorité pour les garnisons nippones qui, souvent, étaient isolées les unes des autres. Les différentes îles du Pacifique sur lesquelles les Japonais étaient retranchés ne pouvant être ravitaillées facilement, les soldats de l'empereur en furent réduits à fabriquer des armes avec le matériel disponible et les ressources naturelles locales. Cela conduisit au développement d'un arsenal artisanal d'armes antichars très variées ayant pour dénominateur commun la mort de celui qui s'en servait...

L'une des méthodes les plus couramment employées consistait à modifier l'usage de la « Lunge Mine ». Initialement, il s'agissait d'utiliser une longue perche afin de déposer une mine dans le but de détruire un obstacle ou bien une fortification de campagne. Les Japonais adaptèrent cette méthode en façonnant l'explosif contenu dans la mine en une charge creuse rudimentaire de forme conique. Trois clous en acier fixés à la base du dispositif indiquaient la distance à respecter pour un maximum d'efficacité. La perche utilisée était le plus souvent un bambou long de neuf mètres mais, dans certains cas, elle ne dépassait guère les deux mètres. Le principe d'utilisation était simple. L'assaillant choisissait sa cible puis enlevait la goupille, armant ainsi la mine. Il ne lui restait alors plus qu'à courir vers le char visé pour le frapper le plus violement possible. Le choc déclenchait alors le percuteur, ce qui entraînait l'explosion et la mort du Japonais si, bien entendu, l'infanterie américaine ne s'en était pas chargée avant !

À la place de mines classiques, les Japonais pouvaient aussi utiliser une grenade antichar Type 3 d'un poids de 2,9 kilos. Cette dernière s'utilisait de manière classique, comme la *Panzerwurfmine* allemande, et, en théorie, n'impliquait pas que l'attaquant y laissât sa vie. La grenade, qui reprenait le principe de la charge creuse, se prolongeait d'un corps en acier. Un manche en bois faisait office de poignée. Une fois le projectile lancé, quatre ailettes se déployaient de manière à maintenir la tête de la grenade sur sa trajectoire pour que la charge creuse frappât le blindage du char visé avec un maximum d'efficacité. Une grenade antichar Type 3 pouvait percer 70mm de blindage. Théoriquement, la portée utile de cette arme mise au point par les Allemands était de 30 mètres mais la version japonaise se différenciait du modèle d'origine car elle n'était pas dotée d'ailettes mais d'une sorte de queue. Le résultat de cette modification fut que la Type 3 manquait singulièrement de précision même lorsqu'elle était lancée par un combattant expérimenté et bien entraîné. Aussi, puisque le projectile n'apportait aucune garantie en terme de précision, il fut décidé de l'approcher au plus près du blindé à détruire en le montant sur

À l'inverse des opérations menées en Europe, les chars alliés engagés dans le Pacifique avait principalement pour mission d'accompagner l'infanterie dans sa progression. L'on voit ici un Sherman et un soldat armé d'un lance-flammes en pleine action. Cette photo a vraisemblablement été prise sur l'île d'Okinawa en 1945. (US Nara)

軍人

日本陸軍ニ
案内書

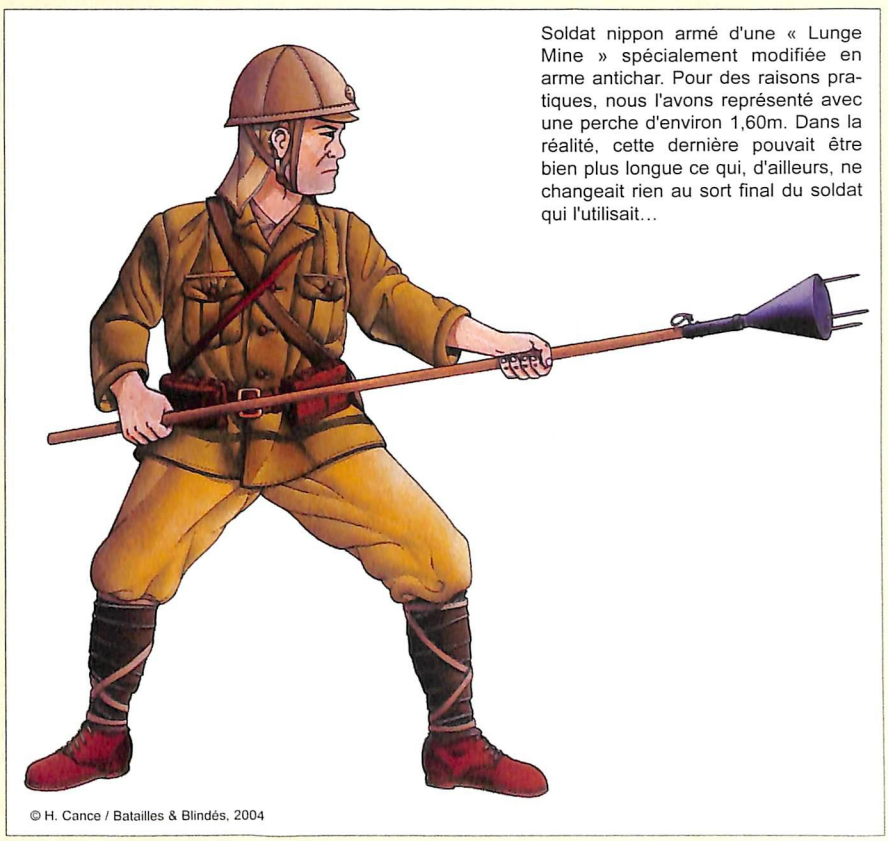
Le tandem char-infanterie sera le duo gagnant des Américains dans le Pacifique. Nous sommes en Nouvelle-Guinée en avril 1944. Les Sherman sont du modèle M4A1. (US NARA)

une perche, selon le même principe que celui de la « Lunge Mine ». Les mêmes causes produisant les mêmes effets, l'assaillant était assuré d'y laisser sa peau. Une autre variante consistait à glisser une mine Type 3 à l'aide d'une perche sous la chenille d'un tank. Ce dernier, immobilisé, ne pouvait plus suivre l'infanterie dans sa progression. Isolé, il devenait du coup une cible aisée pour les équipes de casseurs de chars nippones armées d'explosifs et de cocktails Molotov. Des tactiques redoutables mais d'une efficacité des plus aléatoires, car l'infanterie d'accompagnement américaine ne laissait que rarement l'occasion aux combattants japonais de réussir leur mission.

L'utilisation des soldats eux-mêmes en guise de mines antichars fut aussi employée. Cette méthode était simple. Un volontaire se chargeait d'un sac à dos rempli de 8 à 10 kilos d'explosifs puis se camouflait le long d'un axe de pénétration ennemi, attendant le passage d'un char. Dès que sa cible se présentait, il courait vers elle dans le but de se jeter sous l'engin, là où le blindage est le moins épais, tout en actionnant son détonateur. Bien évidemment, l'explosion entraînait la mort du Japonais comme celle de l'équipage du char. Cette menace se révéla redoutable pour les tankistes américains engagés dans les îles du Pacifique. C'en fut au point que des mesures particulières, visant à renforcer la dotation d'armes automatiques de l'infanterie d'accompagnement, furent prises pour régler le problème. Des techniques similaires furent utilisées par les Japonais qui combattaient les troupes du *Commonwealth* en Birmanie, à la différence que les volontaires s'enterraient littéralement dans des trous de combat individuels creusés sous les pistes et les routes qu'empruntaient les convois britanniques. Lorsqu'un char s'engageait sur l'itinéraire « piégé », les Nippons actionnaient leur charge explosive. Il s'agissait souvent de mines, parfois de bombes destinées à l'aviation ! Mais, cette formule ne fonctionnait guère car dès lors qu'un blindé était détruit dans de telles circonstances, l'infanterie alliée écumait la route et ses abords et les nettoyait de toute présence japonaise… Les candidats au suicide étaient abattus au fond de leurs trous. La plupart du temps, bien qu'étant condamnés et piégés dans leur cachette, ces derniers ne se défendaient pas car ils avaient reçu la consigne de ne frapper que les chars !

CONCLUSION

De par leurs actes, les soldats japonais montrèrent toute la détermination qui les animait. Leur vénération pour un empereur déifié ainsi que leur immersion totale dans une culture qui sublimait la notion de collectivité au nom d'un intérêt supérieur, les conduisirent à se sacrifier afin de tuer le plus d'ennemis possible. Ces méthodes extrêmes de lutte antichar, qu'un esprit occidentale ne pourra que rapprocher d'un fanatisme aveugle, causèrent des pertes parmi les rangs alliés mais ne changèrent en rien l'issue finale d'un combat qui était perdu d'avance.



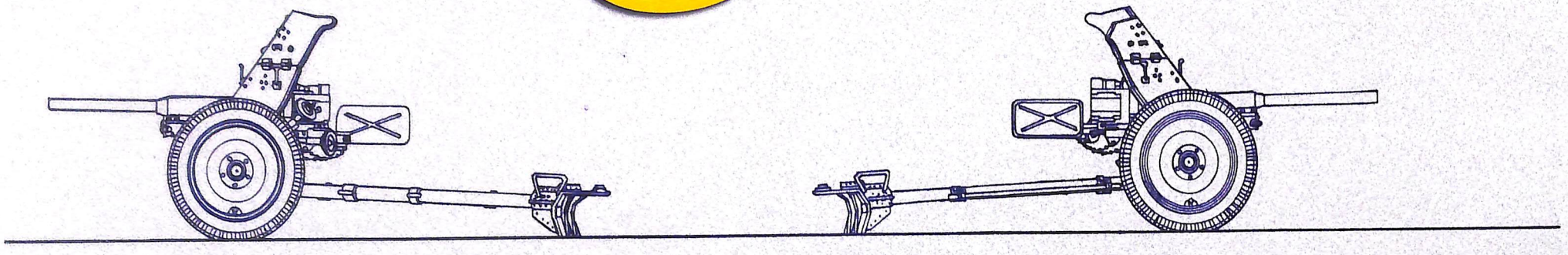
Soldat nippon armé d'une « Lunge Mine » spécialement modifiée en arme antichar. Pour des raisons pratiques, nous l'avons représenté avec une perche d'environ 1,60m. Dans la réalité, cette dernière pouvait être bien plus longue ce qui, d'ailleurs, ne changeait rien au sort final du soldat qui l'utilisait…

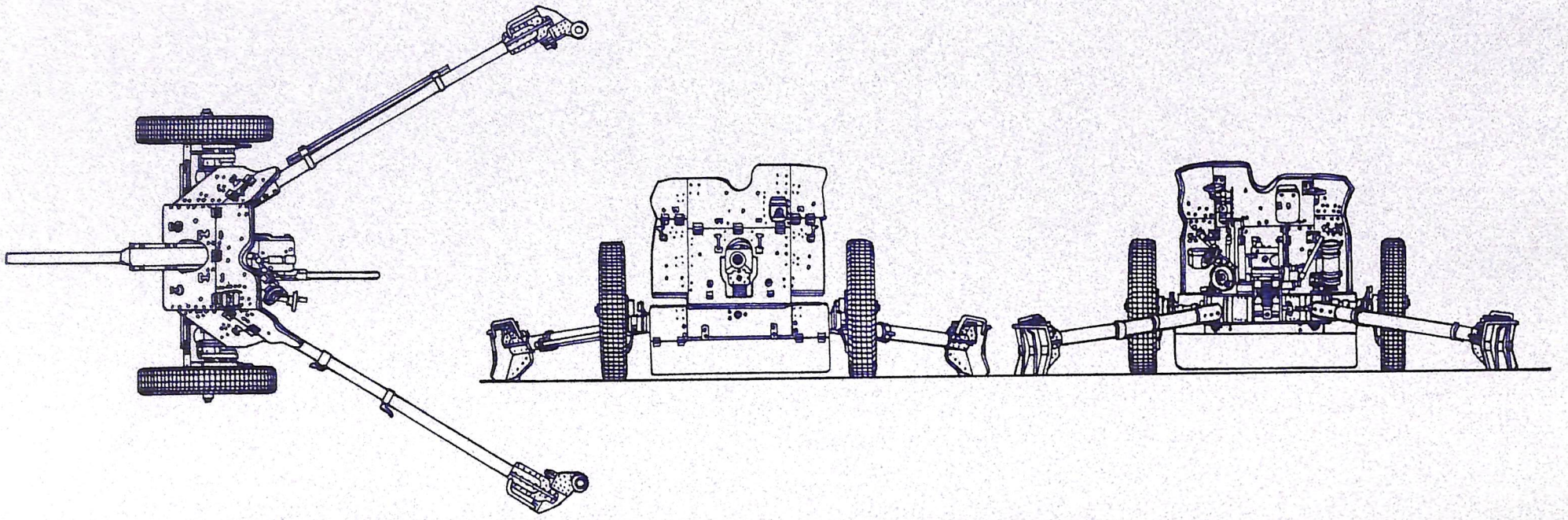
© H. Cance / Batailles & Blindés, 2004

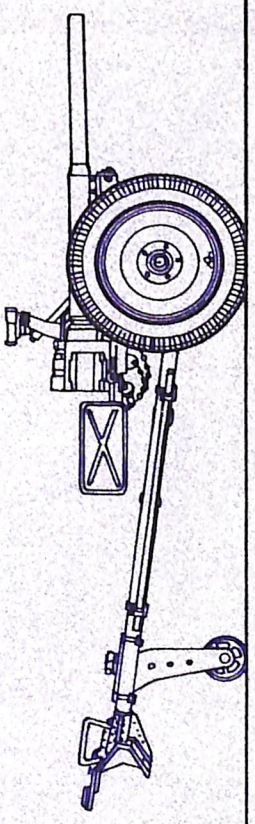
CANON ANTICHAR TYPE 97
(Dérivé du canon allemand 3,7cm Pak 35/36)

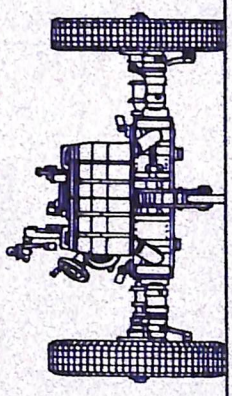
© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2004

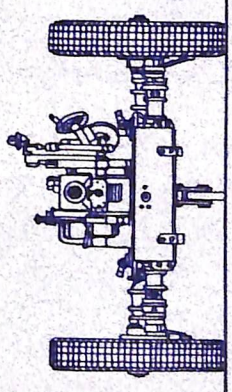
1/35

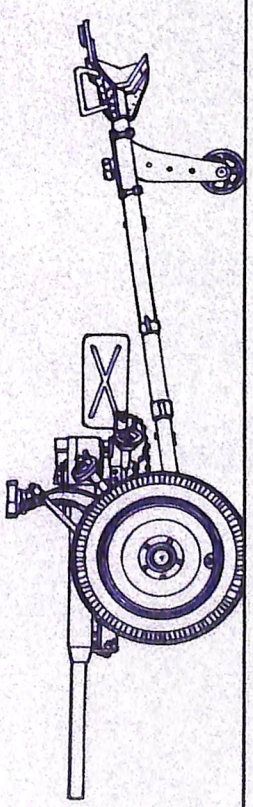


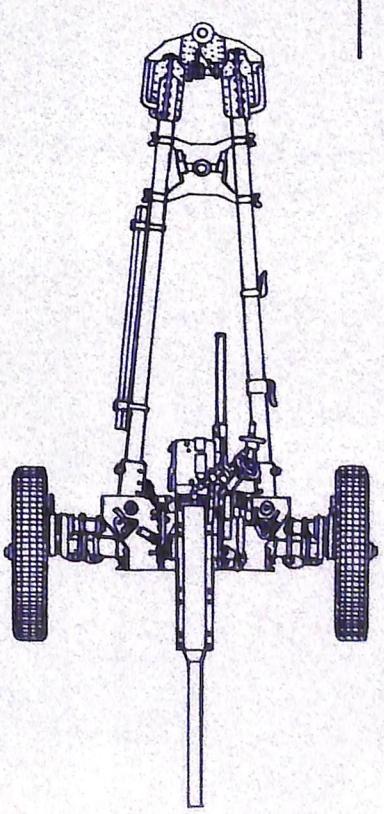






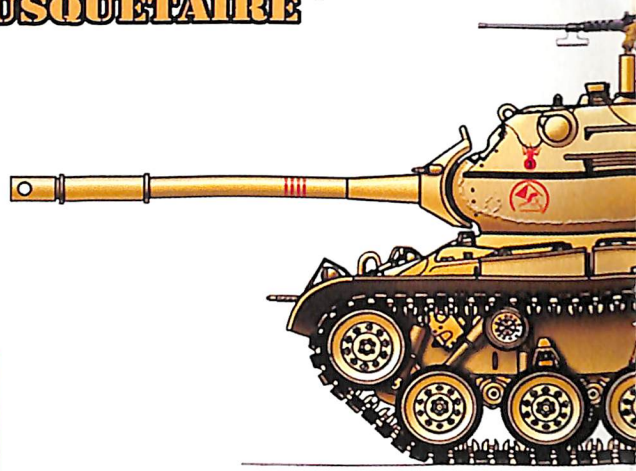




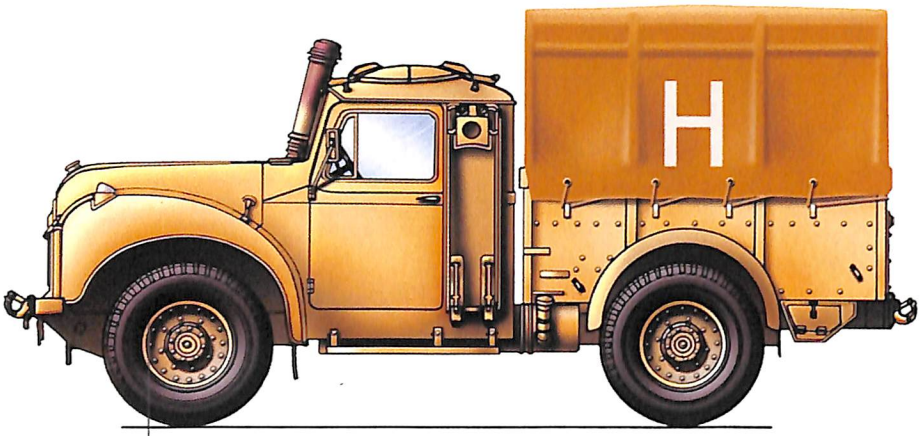


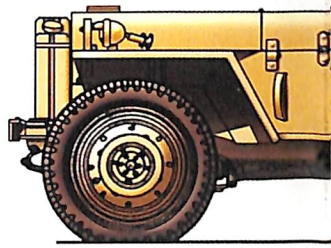
SUEZ – 1956

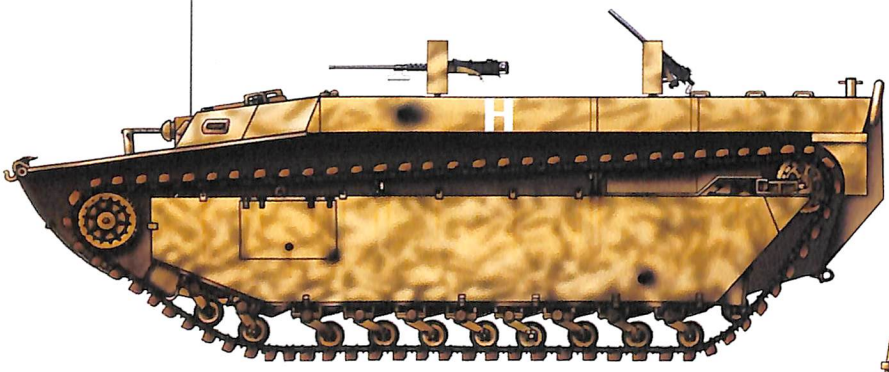
Opération "Musketeer" / "Mousquetaire"



Humber FV.1600
Armée britannique

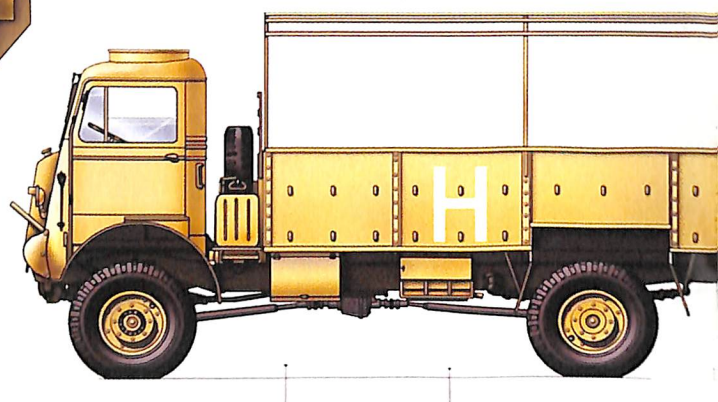


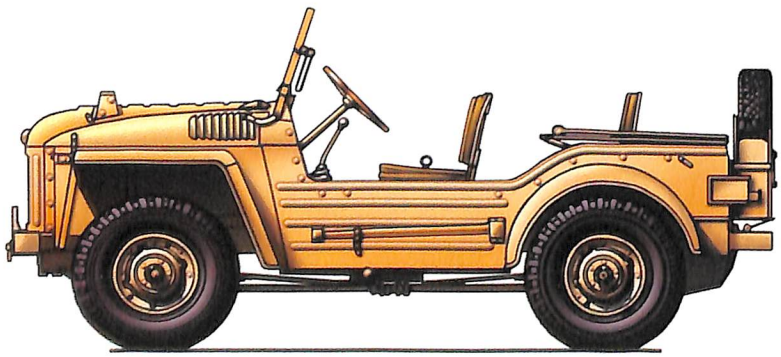




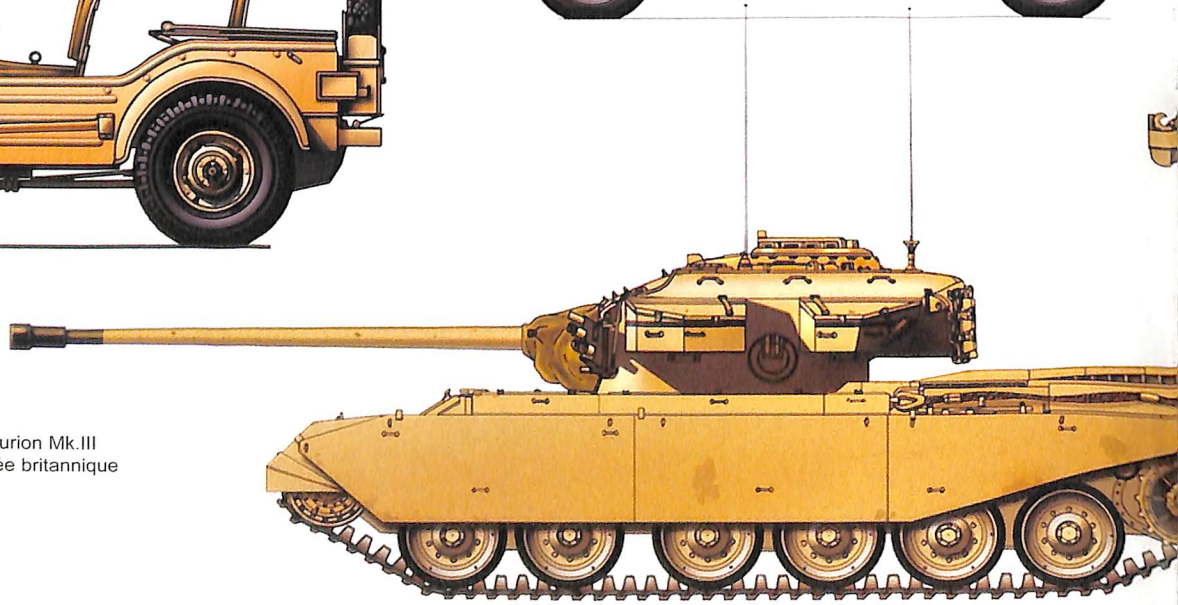
LVT-4
Armée française

Bedford QLD
Armée britannique

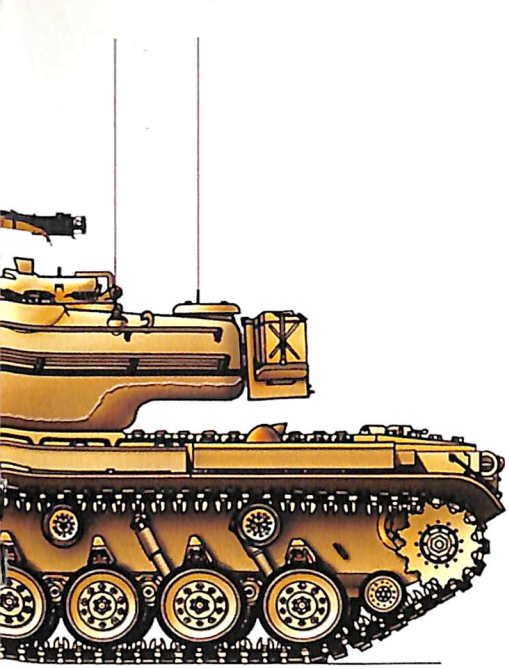




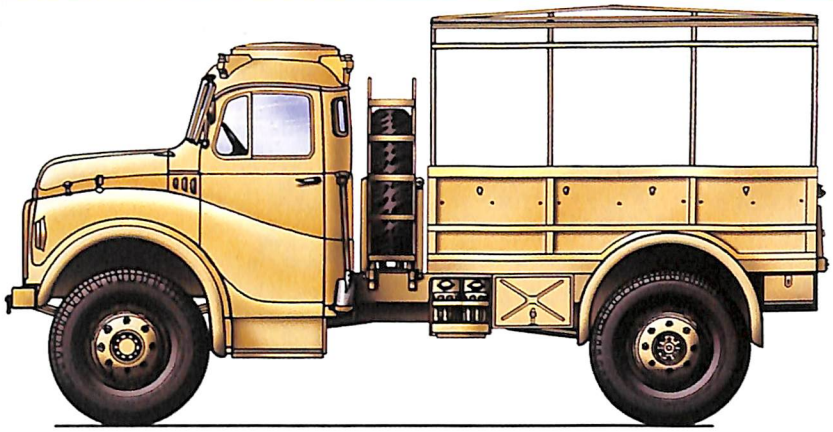
Austin Champ
Armée britannique



Centurion Mk.III
Armée britannique

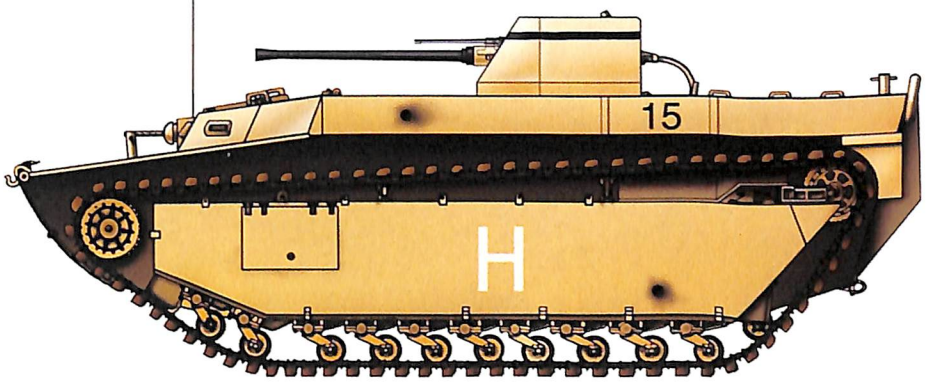


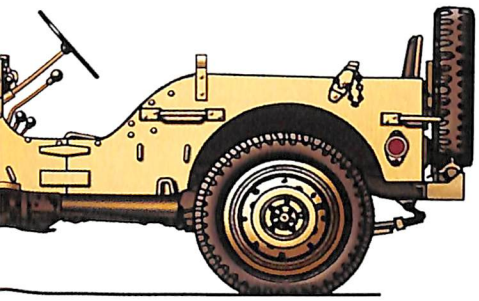
M47
8e Régiment de Dragons
Armée française



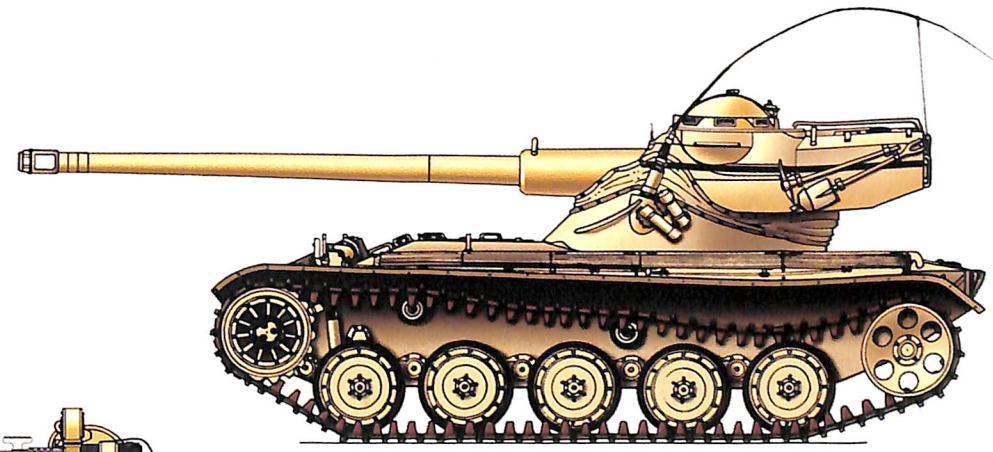
Austin K9 (FV16001)
Armée britannique

LVT-4 40mm Bofors
Armée française

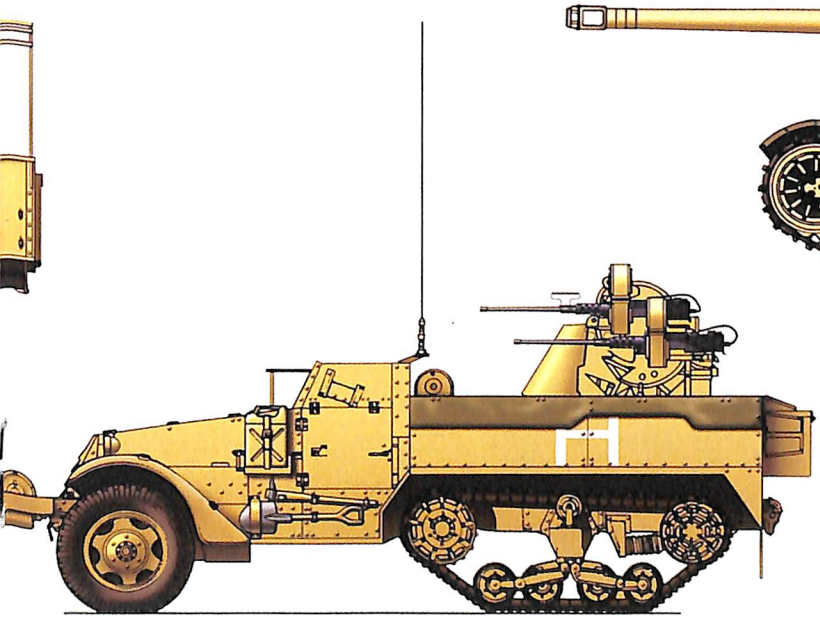




Jeep Willys
Armée française

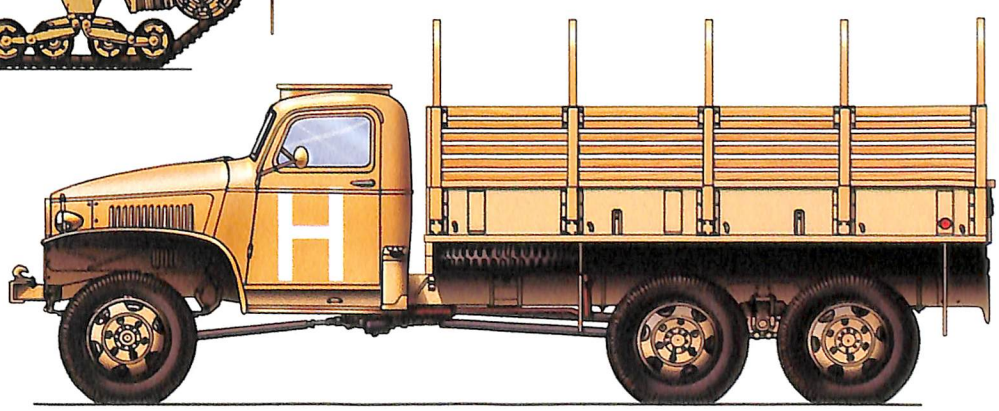


AMX 13 75mm Mle 51
Armée française.



M16
Armée française

GMC
Armée française



© E. Schwartz / Batailles & Blindés, 2004

Par Yannis Kadari

À l'orée de l'année 1942, au lendemain de l'échec de la prise de Moscou et de Leningrad, la situation de l'Ostheer est tragique. En sous-effectifs, paralysés par un froid glacial, confrontés aux privations de toutes natures, dispersés sur des fronts bien trop vastes, les Landser et leur pugnacité sont mis à rude épreuve. Si l'expression « enfer blanc » est couramment utilisée dans les écrits traitant du Front de l'Est, c'est bien durant l'hiver 1941-42 qu'elle prend tout son sens ! D'autant que l'initiative a changé de camp et que les Allemands ont à affronter une Armée rouge galvanisée par ses commissaires politiques ainsi que la dernière trouvaille de Staline en matière de propagande, le concept de « Grande Guerre Patriotique ». Dans ce contexte, les divisions de Panzer, ou plutôt ce qu'il en reste après sept mois de campagne, sont utilisées pour mener à bien des opérations défensives de faible envergure en conduisant des contre-attaques limitées. Les combats menés en janvier 1942 par un Kampfgruppe de la 3. Panzer-Division pour la possession du village de Wypolsowa illustrent parfaitement bien ce type de missions.

Pour lutter contre le froid, l'équipage de ce *Panzer III Ausf. H* n'a pas hésité à revêtir des manteaux pris sur l'ennemi. Le char a vaguement été badigeonné de peinture blanche en guise de camouflage hivernal. (Coll. D. Terlisten)

MOURIR POUR WYPOLSOWA

Lorsqu'elle entre en Union Soviétique avec le *2. Panzergruppe* (*Heeresgruppe Mitte*) à l'été 1941, la *3. Panzer-Division* aligne plus de 200 blindés dont une majorité de *Panzer III* et *IV*. Deux mois plus tard, le *Panzer-Regiment 6*, le régiment de chars de la division, ne totalise plus que 54 machines , encore faut-il préciser qu'une partie seulement de cette cinquantaine de *Panzer* est opérationnelle... Après avoir combattu dans le secteur de Smolensk puis poussé ses avant-gardes jusqu'aux abords de Toula, au sud de Moscou, la division du *General der Panzertruppen* Hermann Breith est réaffectée au début du mois de janvier 1942 à la *2. Armee*. Cette grande unité, commandée par le *Generalfeldmarschall* Maximilian Reichsfreiherr von Weichs, tient tant bien que mal une partie du saillant d'Orel. Arc-boutée sur des lignes de résistance hâtivement établies, la *2. Armee* est confrontée aux coups de sonde donnés par les unités soviétiques du Front de Briansk. L'augmentation sensible des reconnaissances russes et les bombardements d'artillerie quotidiens laissent à penser aux stratèges de l'*Oberkommando der Wehrmacht* qu'une offensive majeure de l'Armée rouge se prépare dans cette partie de l'*Ostfront*. L'avenir ne tarde pas à leur donner raison ; l'opération russe se déclenche à l'aube du 7 janvier 1942. Les Soviétiques avancent le long de deux principaux axes de pénétration, le premier vers Orel et Briansk, le second, plus méridional, en direction de Koursk et Kharkov. Malgré leur ténacité, les Allemands sont obligés de concéder du terrain sous la violence de l'attaque. Dans plusieurs secteurs, les armées soviétiques enfoncent les lignes ennemies et se dirigent vers le cœur du dispositif allemand. Jusqu'alors tenus en réserve, les restes de la *3. Panzer-Division*, unité qui ne dispose plus que d'une trentaine de chars, sont envoyés au front afin d'en aveugler les brèches ou, tout au moins, de ralentir la progression des Russes. Compte tenu de la situation, la division du *General der Panzertruppen* Breith est engagée sous forme de petites unités constituées *ad hoc*. Ces *Kampfgruppen* combattront au gré des circonstances et seront employés pour rétablir des situations mal engagées. L'un d'eux, formé autour d'une poignée de *Panzer III*, se met en route, au matin du 9 janvier 1942, avec pour mission de reprendre et de tenir pendant au moins 48 heures un hameau tombé entre les mains des Soviétiques. L'endroit répond au nom de Wypolsowa.

OBJECTIF WYPOLSOWA

Lorsque l'on étudie une carte d'état-major du secteur Orel-Koursk, l'on pourrait être surpris de noter que le village de Wypolsowa n'y est pas porté. Mais il convient de préciser que la « localité » est en réalité un minuscule hameau, composé de quelques isbas dans lesquelles vivent moins d'une centaine d'âmes. Pour résumer, Wypolsowa en tant que tel n'a strictement aucun intérêt sur le plan militaire, à un détail près, ou plutôt trois : ses ponts. Ces derniers enjambent la rivière

Une colonne motorisée allemande fonce vers son destin. La neige est déjà présente. Nous sommes au début de l'hiver 1941-42. Le temps semble encore assez correct, en tous les cas suffisamment pour autoriser des sorties aériennes comme en témoigne le drapeau allemand étendu sur la plage arrière du *Panzer III* à l'attention des pilotes de la *Luftwaffe*.
(Coll. Y. Kadari)

Sejm qui s'écoule, sur plus de 450 kilomètres, depuis la Russie jusqu'en Ukraine, près de Koursk. Ce sont ces ouvrages d'art qui intéressent les deux camps. Pour les Soviétiques, ils représentent un moyen rapide de « sauter » la Sejm pour foncer le plus vite possible vers leurs objectifs. Pour les Allemands, tenir ces trois ponts revient à localement ralentir l'Armée rouge et à isoler les pointes blindées russes qui ont déjà traversé la Sejm et se sont répandues sur leurs arrières. Certes, compte tenu de la rigueur de l'hiver russe, la rivière est en grande partie gelée, mais il se trouve que dans ce secteur du front, ses rives sont abruptes et escarpées. Autrement dit, elle ne se prête pas ou peu au passage d'engins chenillés et encore moins à celui de véhicules à roues. Wypolsowa et ses ponts restent donc des points de passage obligés pour les deux armées.

Conformément aux ordres reçus dans la nuit, le *Gepanzerte Kampfgruppe* (groupe de combat blindé) Müller-Hauf, du nom de son commandant, se met en route le 9 janvier 1942. Les onze *Panzerkampfwagen III Ausf. H* et *J* qui le constituent sont armés de canons *5cm KwK L/42*, des armes qui manquent terriblement d'efficacité contre les T-34 et les KV-I. Les chars quittent Kamenskij sur les coups des 9 heures puis mettent le cap sur le sud-ouest. Après avoir progressé pendant environ une heure, se frayant un chemin dans une tempête de neige, les engins allemands parviennent aux abords d'une vaste forêt dans laquelle ils se rassemblent. Wypolsowa et ses ponts ne sont plus qu'à quelques minutes de marche. Après une rapide étude de la situation, l'*Oberleutnant* Müller-Hauf décide de passer à l'attaque, sans attendre. En prenant une telle décision, l'officier allemand table sur l'effet de surprise et surtout sur le fait que la visibilité des Russes défendant Wypolsowa devrait être considérablement réduite par la tempête de neige qui redouble d'intensité. Ainsi, s'il y a des T-34 dans le secteur, ils ne pourront pas utiliser la supériorité de leurs pièces de 76,2mm pour engager les *Panzer III* à longue distance, ce qui devrait permettre à ces derniers de se rapprocher suffisamment près des chars russes, quelques mètres, pour avoir une chance de tirer leur épingle du jeu.

L'idée est bonne et le plan fonctionne bien. Aucun T-34 n'est repéré par les équipages allemands. Le hameau de Wypolsowa n'est défendu que par une compagnie de fantassins de l'Armée rouge installée sur la rive orientale de la Sejm en couverture des trois ponts de bois et des isbas. Dès l'arrivée des premiers *Panzer III*, les Soviétiques décrochent, traversent le cours d'eau et disparaissent dans un bois. Les blindés de Müller-Hauf s'infiltrent dans le village puis passent les deux premiers ponts sans difficultés. Reste le troisième qui, très délabré, ne supportera pas le passage d'un engin pesant plus de 20 tonnes. Ordre est donné par radio à l'*Oberfeldwebel* Hellmich d'engager son *Panzer* sur le lit gelé de la Sejm afin de trouver un point de passage pour le reste du *Kampfgruppe*. C'est au moment où le blindé avance au ralenti pour négocier sa descente vers la rivière qu'il est touché de plein fouet par un obus. Le char est mis hors de combat. Le projectile, qui n'a pas été tiré par un char mais par une pièce antiaérienne de 76,2mm, blesse Hellmich ainsi que son canonnier. Embossé à 700 mètres des machines de Müller-Hauf, le canon n'avait pas été repéré par les Allemands. C'est désormais chose faite et l'affaire est réglée en moins de temps qu'il n'en faut ! Une mauvaise nouvelle n'arrivant jamais seule, les *Panzerschützen* (tankistes) constatent que le temps est en train de se lever. Cela signifie en clair que la visibilité va s'accroître rapidement, ce qui aura pour effet d'avantager les équipages russes dans un combat de chars. En prévision d'un éventuel assaut adverse, l'*Oberleutnant* Müller-Hauf dispose ses *Panzer* à couvert, dans Wypolsowa, en prenant soin de leur ménager des lignes

Ces deux *Panzer III Ausf. J* sont identiques à ceux utilisés par le *Gepanzerte Kampfgruppe* de l'*Oberleutnant* Müller-Hauf. La neige et le froid sont omniprésents, ce qui ne facilite pas la maintenance des blindés et en particulier celle des moteurs Maybach qui équipent ces engins. (Coll. Y. Kadari)

Belle vue de plusieurs *Sd.Kfz 10/4* engagés en Russie. On les voit ici au début de l'hiver 1941-42 ; On notera l'aspect « vitrifié » du sol qui est totalement gelé. Ces semi-chenillés, armés d'un canon de 20mm, étaient aussi bien utilisés comme véhicules antiaériens que comme machines d'appui direct dans le cadre de combats terrestres. Deux de ces engins participeront à la bataille de Wypolsowa où ils seront détruits l'un comme l'autre.
(Coll. Y. Kadari)

de visée allant dans toutes les directions. Précision qui aura son importance pour la suite, la disposition des maisonnettes qui constituent le hameau ainsi que la distance qui les sépare les unes des autres, de 30 à 80 mètres, interdisent un camouflage efficace des blindés... Le soleil se couche tôt dans l'après-midi. Aucun signe d'activité ennemie n'est signalé. Pourtant, par mesure de sécurité, les hommes vont monter la garde à tour de rôle, patrouillant en pleine nuit, par des températures très largement inférieures à zéro. D'ailleurs, la nuit sera courte, car avant même les premières lueurs du jour, il faudra réchauffer les moteurs des *Panzer* puis multiplier les tentatives pour parvenir à les faire démarrer.

CINQ JOURS D'ENFER

À l'aube du 10 janvier, à 5 heures, une compagnie du *Schützen-Regiment 3* escortée par deux semi-chenillés *Sd.Kfz 10/4* armés d'un 20mm, un *Panzer III* et un *Panzerbefehlswagen Ausf. H* (char de commandement sur châssis de *Panzer III*) entrent dans Wypolsowa où ils retrouvent le *Kampfgruppe* Müller-Hauf. Tandis que l'infanterie s'installe et commence à creuser ses trous de combat dans le sol gelé, l'*Oberleutnant* Müller-Hauf prend connaissance de ses ordres pour la journée. À la tête de ses chars, il devra traverser la Sejm, filer plein ouest, s'emparer du village de Schumakova puis, quelques kilomètres plus loin, faire sa jonction avec un autre *Kampfgruppe* de la *3. Panzer-Division* qui, aux dernières nouvelles, serait en passe d'être encerclé. Moyens supplémentaires mis à sa disposition ? Aucun. Nature et effectifs des troupes ennemies à combattre ? Inconnus. La colonne de chars de Müller-Hauf s'ébroue à 7 heures. Relativement légers, les dix *Panzer III* évoluent correctement sur la neige et le sol gelé. À la surprise générale, les ruines du village de Schumakova sont bientôt en vue sans que le détachement blindé allemand n'ait été accroché. La chance serait-elle de la partie ? Pas si sûr, car, au moment où ils approchent de la localité, les *Panzer* sont engagés par des pièces antiaériennes lourdes installées à la lisière d'une forêt. De plus, quatre T-34 stationnés au cœur du village viennent de se mettre en mouvement. Les blindés soviétiques, qui ont gagné leurs positions de tir, commencent à ouvrir le feu sur les chars allemands qui sont encore trop loin pour répliquer. À une telle distance, les *Panzerschützen* pourraient faire mouche mais ils savent que leurs perforants rebondiraient purement et simplement sur le blindage des chars ennemis. Dans ces conditions, à quoi bon gaspiller ses munitions ? L'*Oberleutnant* Müller-Hauf fait obliquer son *Kampfgruppe* vers le nord pour essayer de prendre les blindés russes à revers. L'opération est un échec et déjà deux *Panzer III* sont en feu. Un équipage soviétique, conscient de la supériorité de sa machine, va même jusqu'à s'approcher à quelques centaines de mètres des engins allemands. Malgré la pluie d'obus qu'il reçoit, le T-34 manœuvre comme à la parade et s'en prend à deux *Panzer* qui, bien que touchés, restent opérationnels. Avec deux chars détruits et deux autres endommagés, les pertes commencent à être lourdes. Müller-Hauf décide alors de se replier sur Wypolsowa afin de s'y réorganiser et de faire son compte-rendu auprès du PC régimentaire grâce à l'équipement radio du *Panzerbefehlswagen*. Malheureusement pour les Allemands, le hameau de Wypolsowa n'est pas épargné par les combats, l'artillerie soviétique étant en train d'y appliquer son feu très consciencieusement ! Un peu plus au nord, comme l'attestent les observations faîtes à la jumelle par Müller-Hauf, ce sont les fantassins de l'*Infanterie-Regiment 245*, unité appartenant à la *88. Infanterie-Division*, qui battent en retraite sous la pression des « Rouges ». Le front allemand est en train de se disloquer. Mais, les problèmes de l'*Oberleutnant* ne s'arrêtent pas là, car il apparaît que les huit *Panzer III* dont il dispose encore commencent à singulièrement manquer de munitions et surtout d'essence. Les réservoirs sont quasiment à sec et n'autorisent qu'une autonomie réduite, peut-être quelques kilomètres mais guère plus. La décision est prise : le

T-34 et chars rapides BT, voici les deux principaux acteurs russes de la bataille de Wypolsowa. Si les BT étaient des engins à la portée des *Panzer III* armés de pièces courtes, il en allait autrement des T-34/76 qui étaient quasiment invulnérables. (Coll. J. Wilhelm)

détachement restera à Wypolsowa, au risque d'être isolé et encerclé par l'ennemi. D'ailleurs, l'ennemi n'est pas loin puisque, dans l'après-midi du 10, quelques T-34 commencent à s'aventurer dans le secteur. Ils n'hésitent pas à ouvrir le feu à plus de 1 000 mètres sur les chars allemands. L'un des deux *Sd.Kfz 10/4* est détruit par un obus de 76,2mm qui le retourne littéralement. À 16 heures, l'arrivée d'un *Panzerkampfwagen IV Ausf. F1* permet de pallier le problème. Utilisant des obus perforants spéciaux pour son *7,5cm KwK37 L/24*, l'équipage de ce blindé détruit un T-34 à 800 mètres, ce qui a pour effet immédiat de calmer les ardeurs des Soviétiques. Fantassins et équipages allemands passent la nuit du 10 au 11 janvier à leurs postes de combat.

Au petit matin du 11 janvier, la température a encore chuté de quelques degrés. La neige s'est remise à tomber sur Wypolsowa et avec elle les obus de l'Armée rouge… La situation du *Gepanzerte Kampfgruppe* est alors la suivante. Au sud de leurs positions, nul ne sait parmi les hommes de l'*Oberleutnant* Müller-Hauf si des unités allemandes sont encore présentes. Au nord, la *88. Infanterie-Division* se serait repliée. Bien, mais jusqu'où ? On l'ignore aussi. Une seule certitude, les tanks soviétiques sont eux toujours bien présents ! La bonne nouvelle de la journée, c'est l'exploit réalisé par les équipages de deux *Panzer* qui se sont portés volontaires pour aller jusqu'à Kamenskij afin d'en rapporter de l'essence et des munitions. Pour ce faire, les réservoirs des *Panzer III* restés à Wypolsowa ont été siphonnés pour permettre aux deux chars d'avoir assez de carburant pour leur périple ; du fait de son importance tactique, le *Panzer IV* a échappé à cette mesure drastique. En guise de bidons d'essence et de caisses d'obus, les héros du jour sont revenus au village en tractant derrière leurs blindés un camion-citerne et un Opel Blitz chargé de munitions ! Les pleins sont faits dès l'arrivée des véhicules providentiels. Comme de juste, l'opération est immédiatement saluée par les artilleurs russes qui déclenchent un nouveau bombardement sur le hameau. L'un des obus détruit le *Panzerbefehlswagen*. L'*Oberleutnant* est privé de liaison radio avec son régiment. À Wypolsowa, l'isolement est désormais total. Si la journée du 11 est relativement calme, il en va autrement en ce qui concerne la nuit. Pressés d'en finir avec cette poche de résistance, les généraux russes multiplient les assauts d'infanterie sur le village. Ils sont repoussés par les soldats de la compagnie du *Schützen-Regiment 3* ainsi que les *Panzerschützen*, mais ces derniers ne peuvent utiliser les obus explosifs de leurs *5cm KwK L/42*, car les coups de départ produisent des éclairs lumineux qui trahissent leurs positions. Aisément repérés, les *Panzer* sont alors engagés par des T-34 embusqués au loin qui n'attendent que ça.

Le programme du 12 janvier 1942 est presque identique à celui de la veille : saturation des positions allemandes par l'artillerie soviétique et harcèlement permanent à l'aide de mortiers. La nouveauté du jour vient des T-34 qui ont profité des combats nocturnes pour se rapprocher de Wypolsowa en évitant soigneusement de se faire repérer. Profitant de l'effet de surprise, les Russes parviennent à détruire cinq blindés allemands qui, faute d'abris, n'étaient pas suffisamment bien camouflés ! Sur les onze *Panzer III* partis le 9 janvier 1942 de Kamenskij, il n'en reste désormais plus que trois en état de combattre auxquels il faut ajouter le *Panzer IV* de l'*Unteroffizier* Drebbar et ses munitions spéciales. Le point d'orgue du 12 janvier est atteint vers 20 heures, lorsqu'en pleine obscurité, deux chars rapides russes BT-7 mènent, dans la plus pure tradition des chevau-légers, un raid sur Wypolsowa ! Passant les trois ponts, y compris celui en mauvais état, les deux machines pénètrent dans le village à pleine vitesse. Descendant l'unique rue du hameau, les Soviétiques arrosent à la mitrailleuse ce qui reste des isbas et

Cette photo présentant des mitrailleurs soviétiques servant une « Maxim » donnera au lecteur une bonne idée des conditions de combat sur le Front de l'Est au début de l'année 1942… (Coll. P. Tilley)

détruisent à coups d'obus de 45mm le second et dernier *Sd.Kfz 10/4* encore opérationnel. Totalement surpris par une telle incursion, les Allemands ne peuvent stopper les chars qui parviennent à faire demi-tour et à se replier, en réempruntant les ponts. Les 13 et 14 janvier 1942 ne sont guère riches en événements, hormis les habituels bombardements soviétiques et le thermomètre qui bat tous les records de températures négatives.

ÉPILOGUE

Au matin du 15, cela fait désormais plus de 72 heures que le *Kampfgruppe* de l'*Oberleutnant* Müller-Hauf est totalement esseulé. Personne parmi les Allemands ne sait précisément où se trouvent les unités alliées les plus proches ; existe t'il seulement un front continu quelque part ? Les vivres vien-

Panzerkampfwagen IV Ausf. F1 armé d'un 75mm court. En janvier 1942, c'est le blindé le plus lourd et le plus puissant dont disposent les unités allemandes. (Coll. Y Kadari)

Panzerkampfwagen III Ausf. J à canon court de 50mm évoluant la « rue » principale d'une localité russe. (Coll. Y Kadari)

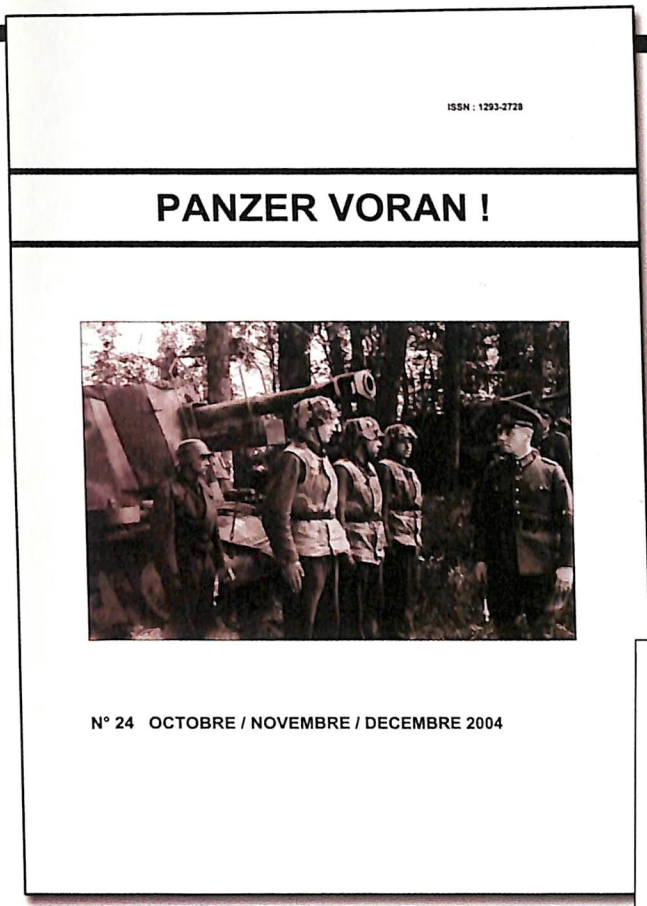
nent à manquer ; quant aux munitions, leur niveau est à nouveau au plus bas. Les nombreux blessés sont entassés au fond d'une tranchée recouverte de bâches car plus une seule des bâtisses de Wypolsowa n'est débout. Soignés avec les moyens du bord, certains agonisent tandis que d'autres « s'accrochent » pour survivre. Pour ne rien arranger, la neige et un froid mordant sont le lot commun de ces hommes depuis maintenant plusieurs jours. Müller-Hauf, faute de moyens de communication avec sa hiérarchie, va devoir prendre une décision. Doit-il encore s'accrocher au terrain au risque d'être balayé par une nouvelle attaque russe ou quitter ses positions et rejoindre les lignes allemandes ? Mais, *de facto*, ce sont les Soviétiques qui vont prendre cette décision pour lui…

Le jeudi 15 janvier débute, comme les jours précédents, par un long bombardement d'artillerie relayé par quelques tirs de mortiers. À bord de leurs chars, les *Panzerschützen* scrutent l'horizon, guettant le moindre mouvement de la part des blindés russes. Et, effectivement, il ne faut pas beaucoup de temps pour que les premiers obus de 76,2mm tirés par des T-34 viennent s'écraser sur les positions allemandes. Pourtant, au loin, en direction de Schumakova, tout semble on ne peut plus calme. Et pour cause ! Les blindés russes attendus à l'ouest sont en train d'aborder les défenses allemandes par l'est ! Privé de ses flancs-gardes, isolé, le *Kampfgruppe* a été tourné et est attaqué à revers. Les assaillants appuyés par une dizaine de chars progressent rapidement. Deux des trois derniers *Panzer III* sont réduits à l'état d'épaves. L'un et l'autre ont pourtant engagé le combat contre les T-34, parfois à une distance inférieure à 50 mètres, mais leurs obus ne sont pas parvenus à entamer le blindage des engins russes ! Le *Panzerkampfwagen IV Ausf. F1*, l'atout majeur de Müller-Hauf, le seul de ses blindés à être capable de tenir tête aux « lourds » d'en face, est lui aussi mis hors de combat. L'équipage gicle après avoir pris le temps de préparer la destruction des munitions spéciales du *Panzer*. Quasiment encerclées, les troupes allemandes évacuent Wypolsowa pour éviter d'être prises dans la nasse. Emportant les blessés pouvant encore être transportés, l'*Oberleutnant* Müller-Hauf et ses hommes se dirigent vers le nord et se mettent à l'abri dans un bois. Pour couvrir cette retraite, le dernier *Panzer III* encore en état de se battre, celui du *Feldwebel* Döring, engage les chars russes sans aucun espoir de les vaincre. L'engin est criblé de perforants. Personne ne s'extraira jamais de la carcasse qui commence à flamber.

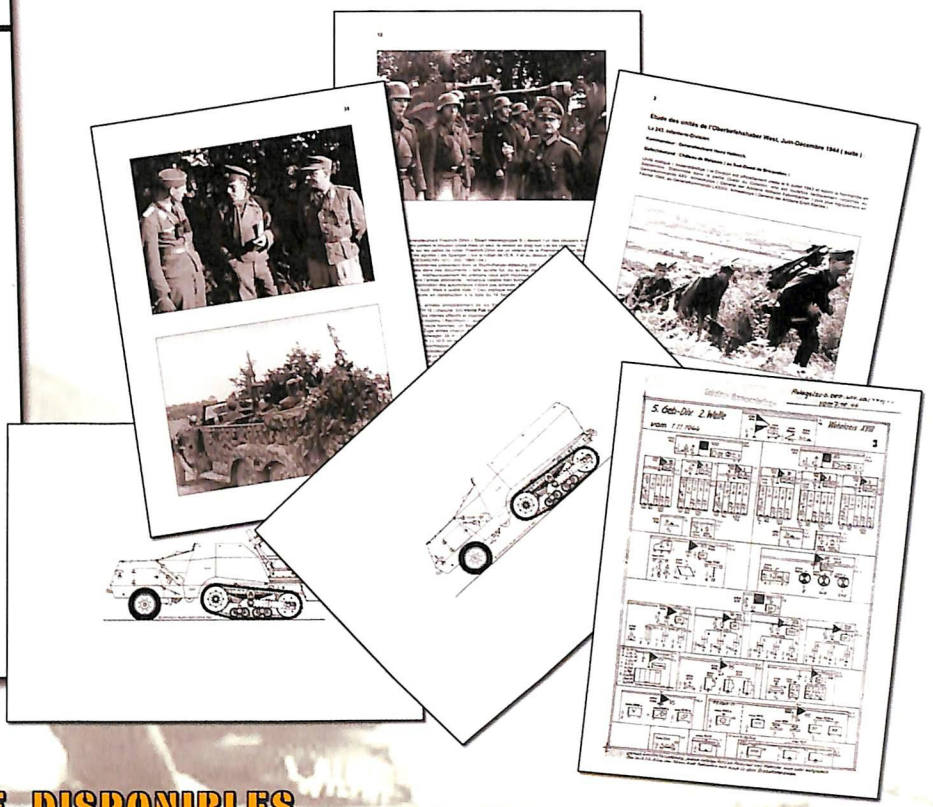
Les hommes du *Kampfgruppe* Müller-Hauf parviendront à rejoindre les lignes allemandes après avoir marché durant plus de 24 heures, y compris de nuit et par des températures sibériennes. Sur les treize blindés engagés par le *Kampfgruppe*, onze *Panzer III*, un *Panzerbefehlswagen Ausf. H* et le *Panzer IV*, seuls trois *Panzer III* seront ultérieurement récupérés les Allemands et remis en état. Quant à la *3. Panzer-Division*, bien qu'étant squelettique, elle sera affectée en février 1942 au *XXXXVIII. Armeekorps* avec lequel elle poursuivra le combat dans le secteur de Koursk.

L'histoire du *Kampfgruppe* de l'*Oberleutnant* Müller-Hauf est très représentative non seulement des combats que durent mener les restes des unités blindées allemandes engagées en Russie au début de l'année 1942 mais aussi de l'état d'esprit des hommes qui les constituaient. Isolé et privé de moyens de communication, quasiment encerclé par des forces numériquement et qualitativement supérieures aux siennes, soumis à des bombardements quotidiens et à une météo cauchemardesque, Müller-Hauf a conduit sa mission jusqu'à son terme en conservant le contrôle de Wypolsowa bien au-delà des 48 heures initialement demandées par son état-major. Sans la détermination de soldats tels que lui, il est certain que la situation de la *Wehrmacht* aurait pu être bien pire que ce qu'elle ne fut en ce début 1942.

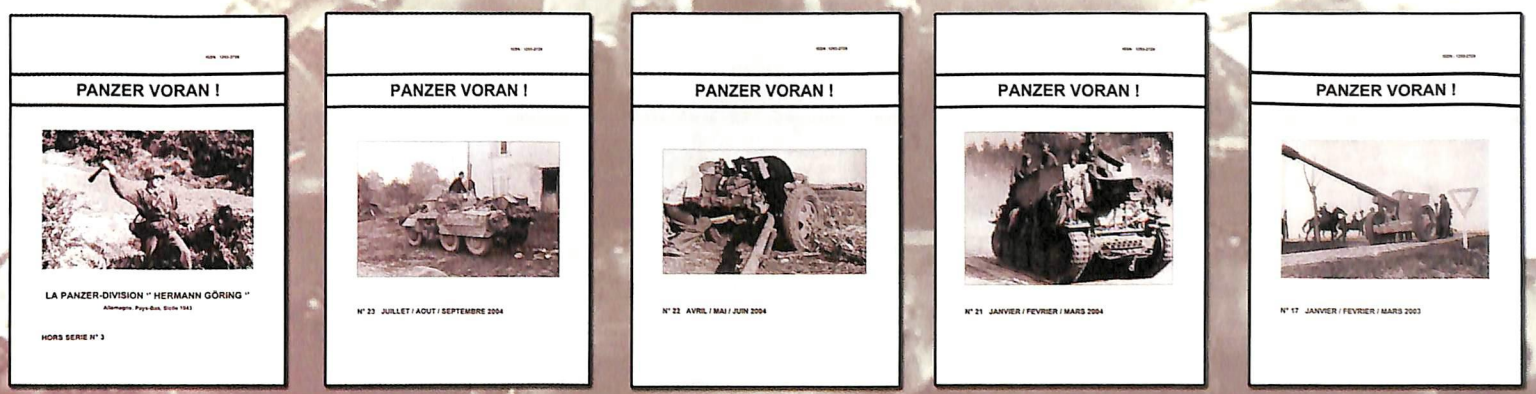
PANZER VORAN !



Au sommaire du numéro 24 :
La 243. Infanterie-Division, la Sturm-Panzer-Abteilung 200 (21. Panzer-Division), Luftwaffe (Normandie, été 1944), la 5. Gebirgs-Division, le Generalkommando III. Flakkorps (Normandie, juillet 1944), Sturmgeschütz, etc.



ANCIENS NUMÉROS ENCORE DISPONIBLES



Panzer-Voran ! est une revue en français

BON DE COMMANDE

Je commande les numéros cochés ci-dessous de Panzer Voran ! Chaque numéro de Panzer-Voran ! est vendu franco de port : 14,20€ (France) – 15,00€ (Europe). Le hors-série n°3 de Panzer-Voran ! est vendu franco de port : 27,20€ (France) – 28,20€ (Europe)

- ☐ Panzer-Voran ! n°24
- ☐ Panzer-Voran ! Hors-Série n°3 (Panzer-Division Hermann Göring - 1943)
- ☐ Panzer-Voran ! n°17
- ☐ Panzer-Voran ! n°21
- ☐ Panzer-Voran ! n°22
- ☐ Panzer-Voran ! n°23

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse : .....

Code postal : ..... Ville : ..... Pays : .....

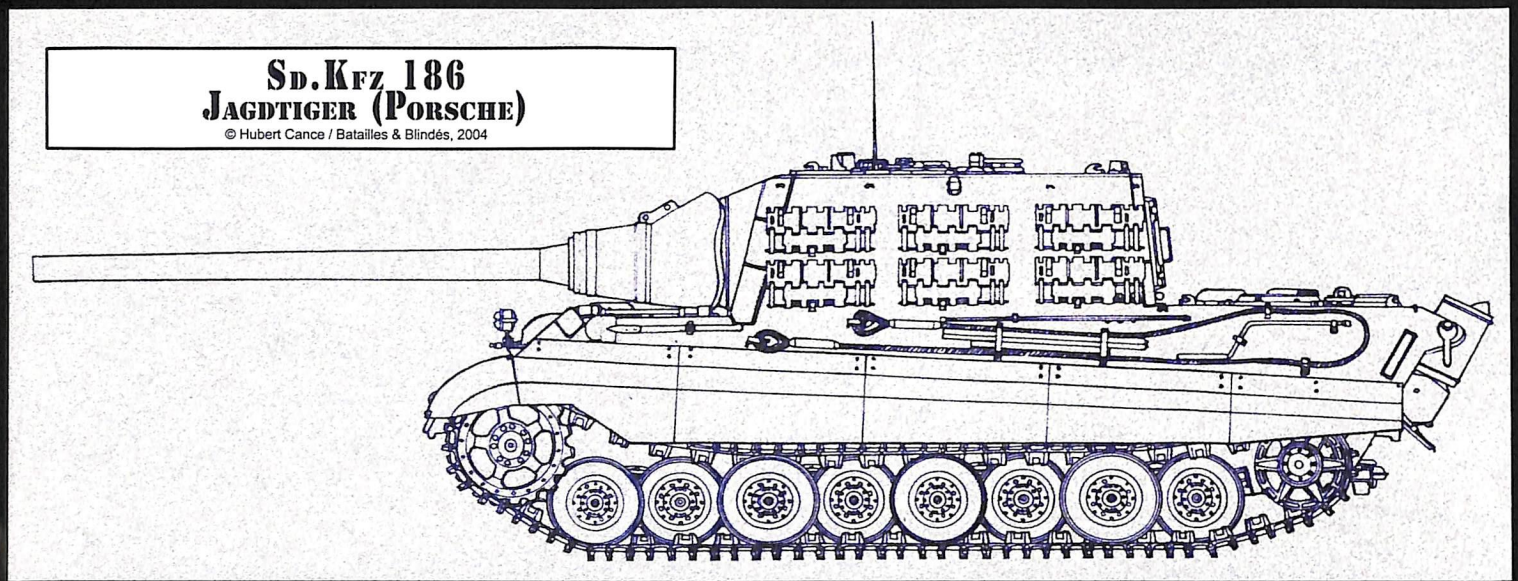
Bon de commande à renvoyer avec votre règlement par chèque ou mandat postal à :
Alain Verwicht – 132, route de Bonnut – 64300 Saint-Boes – France
Téléphone / Télécopie : 05 59 67 95 70

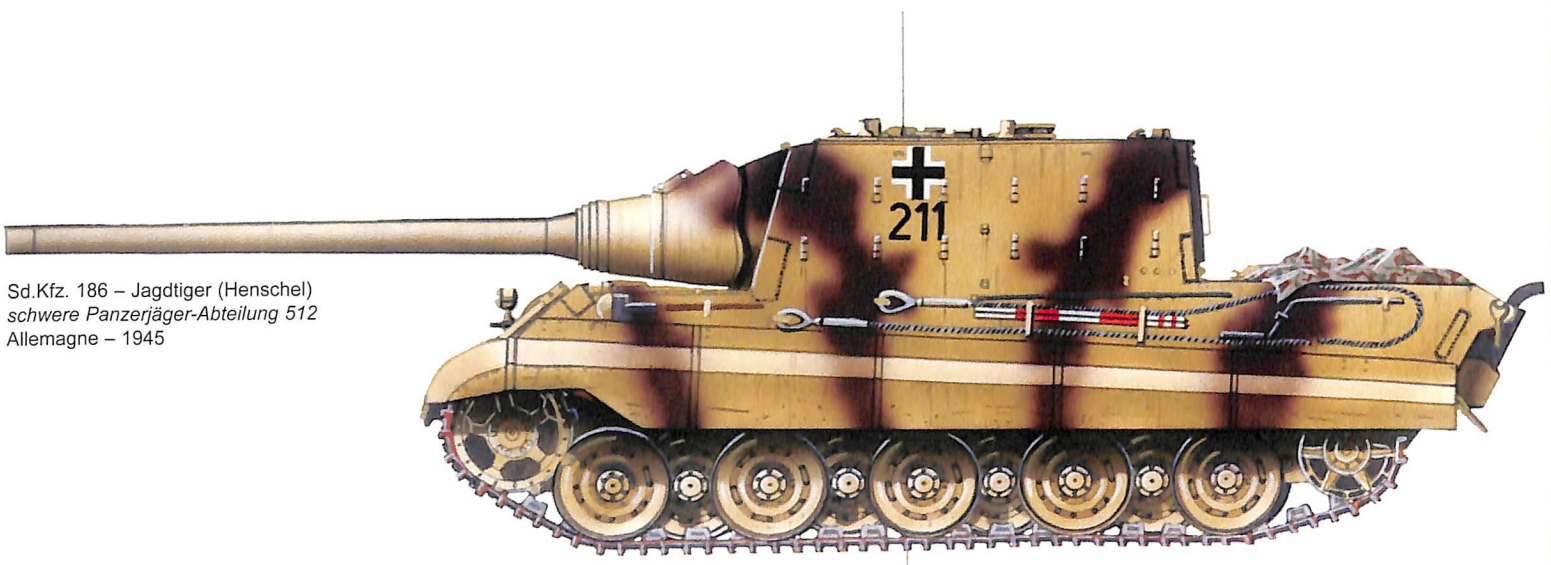
JAGDTIGER – DERNIER DINOSAURE DU REICH

Comme précisé dans le dernier numéro de Batailles & Blindés, à la page 21, nous vous proposons une fiche technique détaillée du Jagdtiger assortie d'un plan de la version Porsche et deux profils en couleurs.

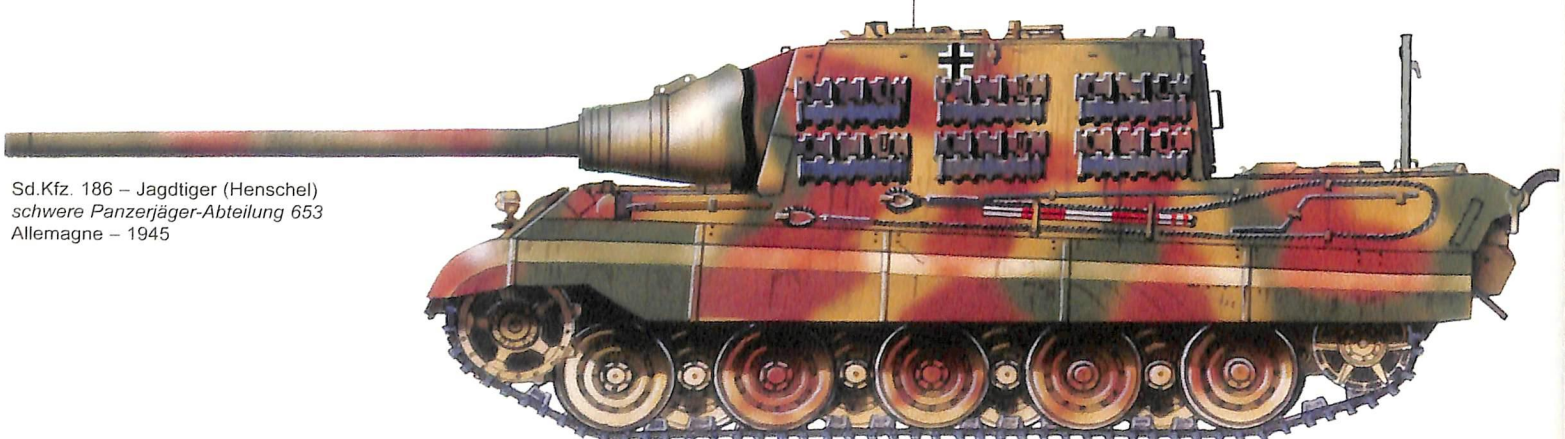
Sd.Kfz 186
Jagdtiger (Porsche)

© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2004





Sd.Kfz. 186 – Jagdtiger (Henschel)
schwere Panzerjäger-Abteilung 512
Allemagne – 1945



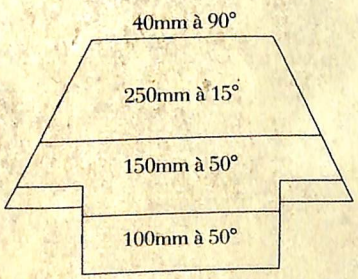
Sd.Kfz. 186 – Jagdtiger (Henschel)
schwere Panzerjäger-Abteilung 653
Allemagne – 1945

© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2004

Sd.Kfz. 186
12,8cm Pak 44 (L/55) auf Pz. Jäger. Tiger
"Jagdpanzer VI" / "Jagdtiger"

(Spécifications techniques concernant la version Porsche)

- Constructeur : Nibelungenwerke
- Numéros de châssis : 305001 - 305077
- Production : 77 unités (juillet 1944 - mars 1945)
- Poids : 75,2 tonnes
- Equipage : 6 hommes (dont 2 chargeurs)
- Moteur : Maybach HL230 P30 – V12 développant 600cv à 2 500t/mn
- Transmission : Maybach OG40 1216B - 8 vitesses avant + 1 marche arrière
- Vitesse : 20km/h sur route – 10km/h en tout terrain
- Rayon d'action : 100kms sur route – 70kms en tout terrain
- Longueur : 10,65m (avec canon)
- Largeur : 3,63m
- Hauteur : 2,95m
- Armement : 1 x 12,8cm Pak44 L/55 – 40 obus
  1 x MG34 en caisse + 1x MG42 en DCA – 3 300 cartouches de 7,92mm
  1 x Nahverteidigungswaffe
- Elévation de la pièce : -7° / +15°
- Pointage en azimut : 10°/10°
- Optiques de tir : WZF2/7
- Equipement radio : FuG 5 + FuG 2 + Intercom
- Capacités de franchissement : 1,8m (tranchée) et 1,7m (passage à gué)



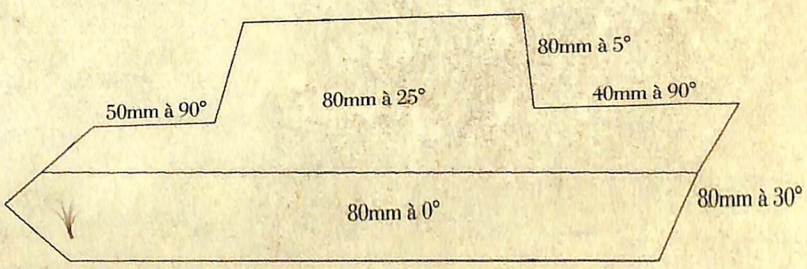
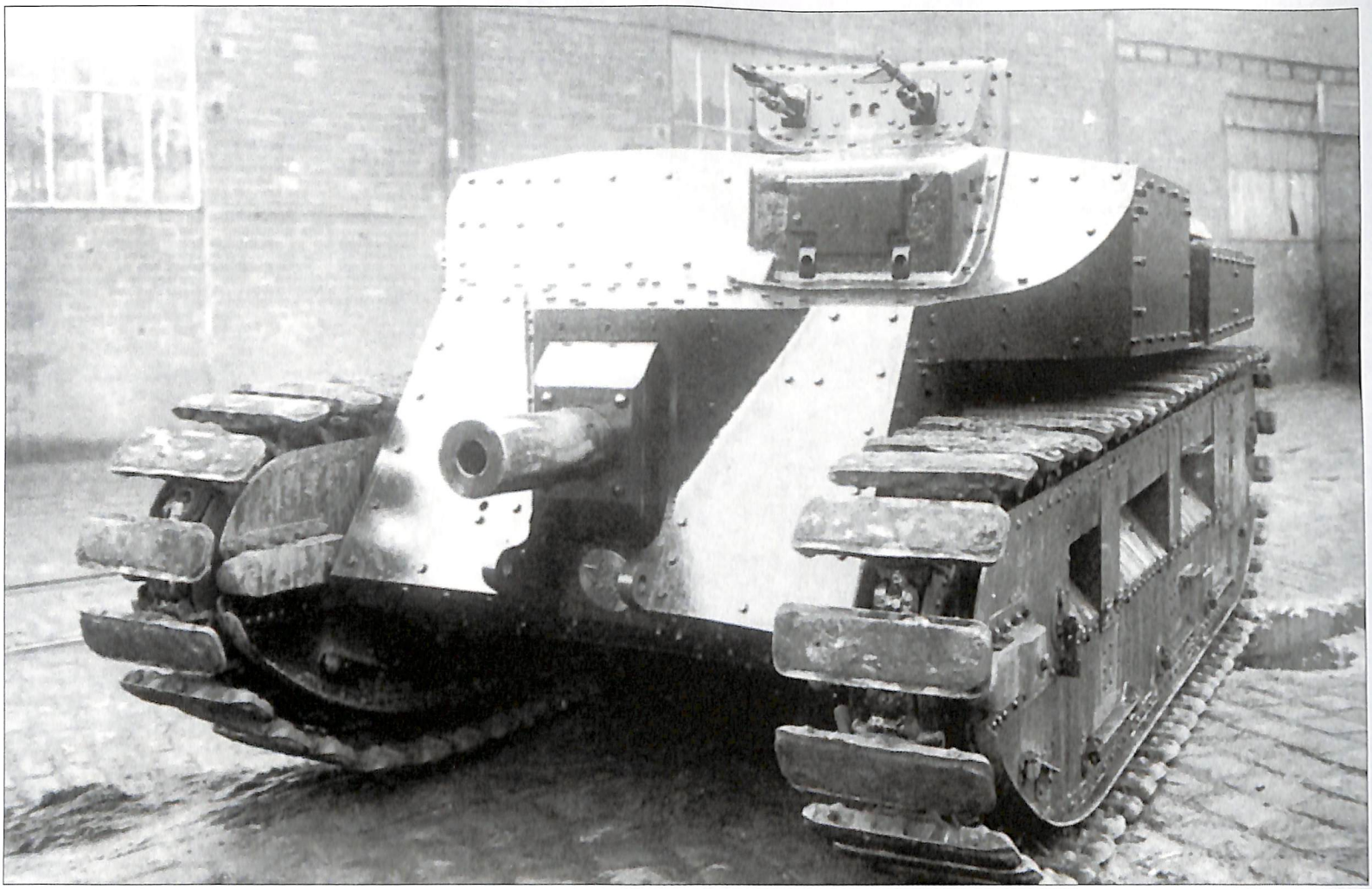


Schéma de blindage établi selon des données recueillies par Th. Jentz & H.L Doyle

© Infographie Batailles & Blindés/TAOM, 2004



LES CHARS "DUALS" DE L'ARMÉE FRANÇAISE

Par J-P. VALANTIN

Cet article a pour objet de montrer que la formule d'armement des chars dite « duale » ne se limita pas aux chars B1 et B1bis et que, bien au contraire, ce fut la disposition préférée de la Section des Chars de combat de la Direction de l'Infanterie de 1930 à 1940.

GENÈSE DE LA FORMULE « DUALE »

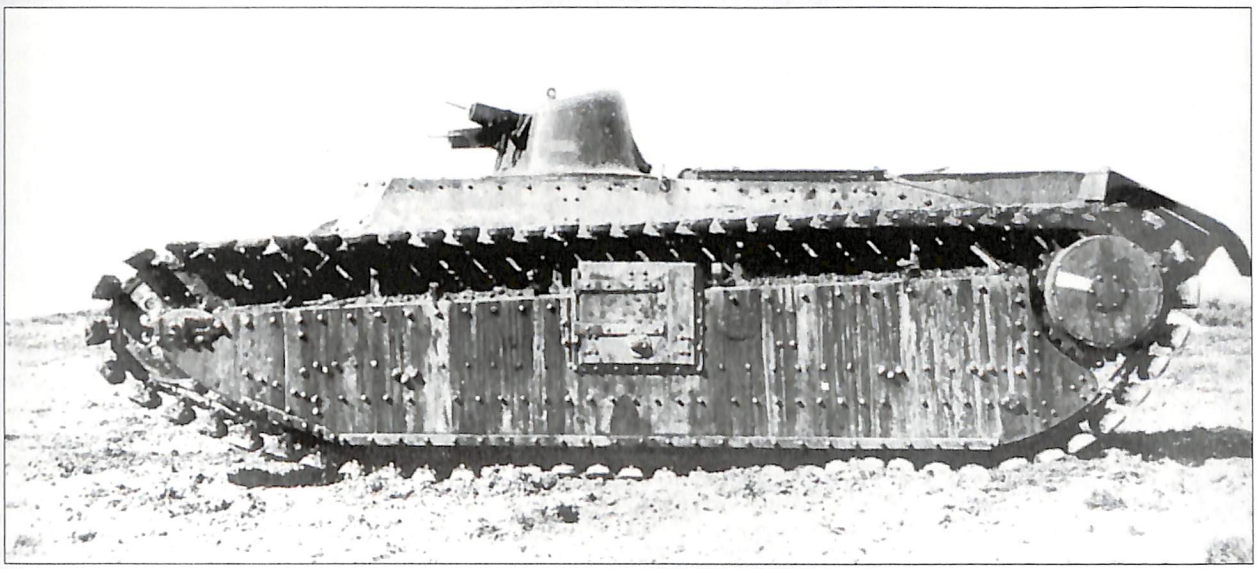
C'est au cours du développement du char B que la formule « duale » d'armement apparaît.

Les Démonstrateurs B

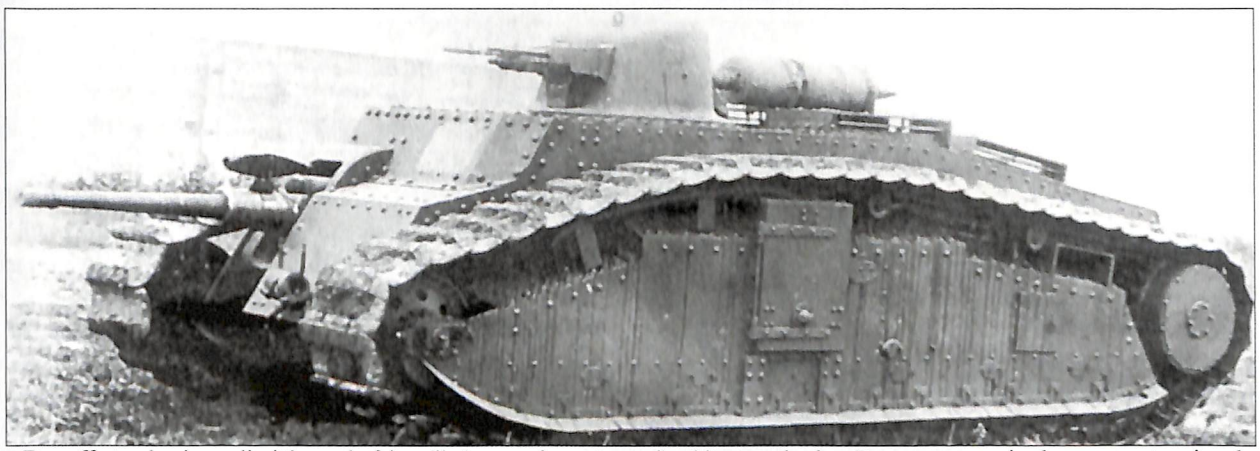
Les démonstrateurs évalués en 1924 présentent les caractères communs de la première étape du développement du futur Char B. On y voit une caisse étroite – afin de respecter le gabarit ferroviaire et les exigences de franchissement – relativement basse, une chenille enveloppante, un canon court de 75mm en casemate[1] et une petite tourelle armée de deux mitrailleuses qui est placée haut sur l'avant. Pour reprendre la terminologie allemande qui prédomine, il s'agit donc d'un « canon d'assaut » de formule très classique puisque, à la tourelle de mitrailleuse près, c'est celle du char d'assaut Saint-Chamond de la Grande Guerre. Il n'y a rien encore de « dual » dans cette architecture. La raison d'être de cette disposition est d'obtenir, de la manière la plus efficace possible, une arme anti-retranchement mobile pour l'attaque de fronts organisés d'infanterie. La disposition de l'arme principale en casemate, à faible hauteur, a trois raisons d'être :

- Le tir de « but en blanc », à hauteur des embrasures de casemates, soit environ un mètre.
- Une vaste chambre de tir à la mesure de ce canon déjà conséquent.

Le démonstrateur FAMH montre le concept initial du Char B : un 75mm en casemate ; une petite tourelle à deux mitrailleuses en toit. (DR)



La chenille du SRA, le « père » des Chars B, nous cache le 75. La petite tourelle de mitrailleuses, elle, est bien visible. Au delà de l'écart de techniques, notons la similitude d'architecture entre ce superbe prototype et le *StuG III*.
(DR)



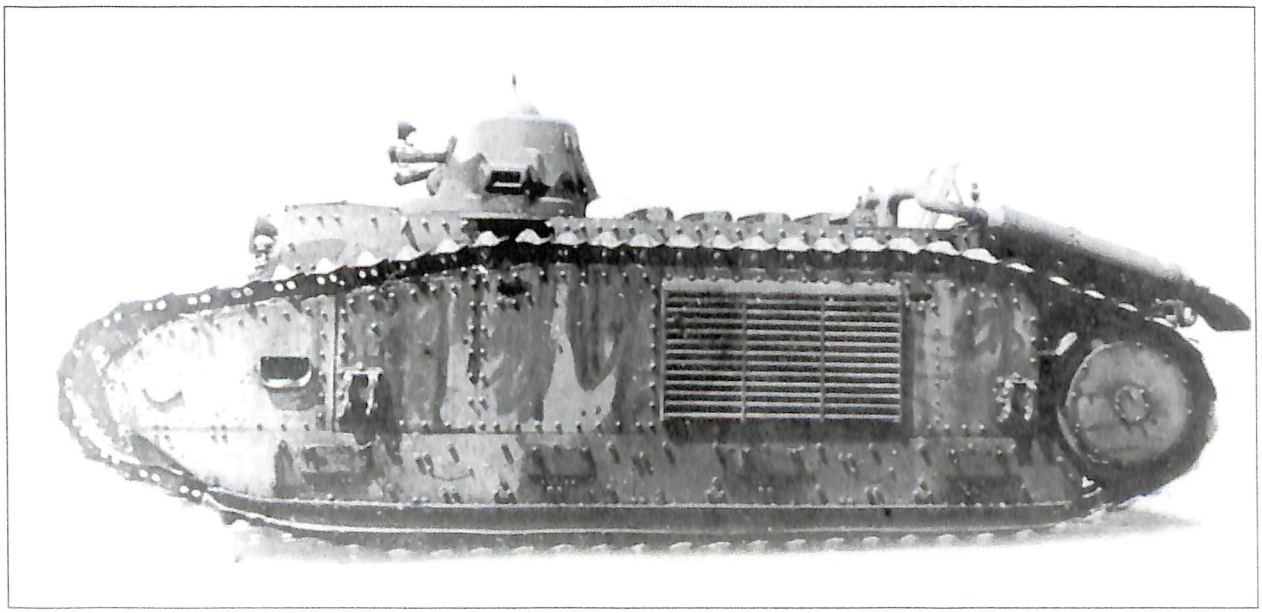
Comme les autres démonstrateurs, le SRB est armé d'un 47 SA 37 en casemate et de la tourelle à 2 mitrailleuses en toit.
(DR)

- Des efforts physiques limités par le fait qu'il n'y a pas à monter les munitions en tourelle.

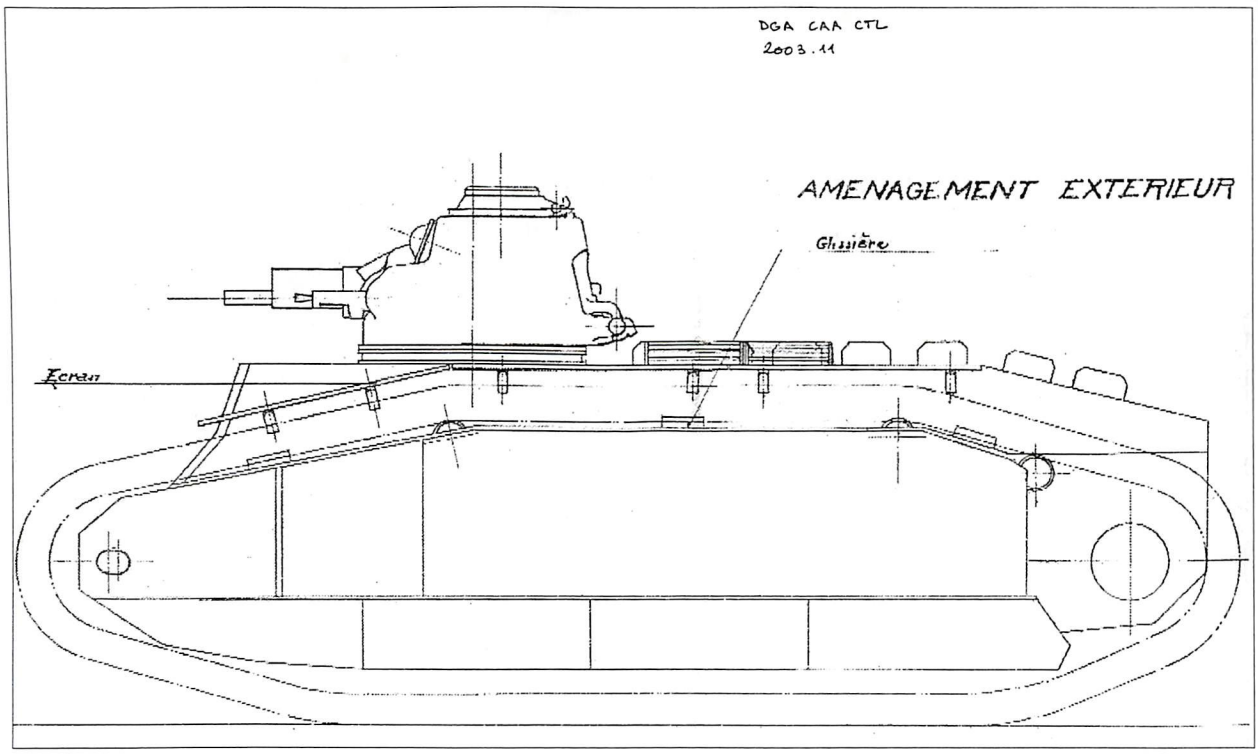
Quant à elle, la tourelle de mitrailleuses assure le fauchage du champ de bataille ainsi que la défense rapprochée. Lors des essais et expérimentations, dont le but est de sélectionner les meilleures dispositions techniques, quitte à les marier ensuite au sein d'un même matériel, il apparaît très vite que le 75mm en casemate, s'il répond aux l'attentes comme arme anti-retranchements, est par contre incapable de suivre les évolutions d'un engin adverse. Il est alors possible de reconsidérer entièrement l'architecture du char. Des contemporains le proposent mais cela ne débouche sur rien de concret. La Direction de l'Infanterie tient à « son » obusier de 75mm en casemate.

Les Prototypes B

Les trois premiers prototypes, les n°101, 102 et 103 (ils mariaient les solutions des démonstrateurs), font l'objet d'essais poussés et d'expériences variées. C'est dans ce cadre que la formule « duale » se fait jour. Mais, tout d'abord, qu'est-ce qu'un char « dual » ? C'est un char dont l'armement principal est réparti entre



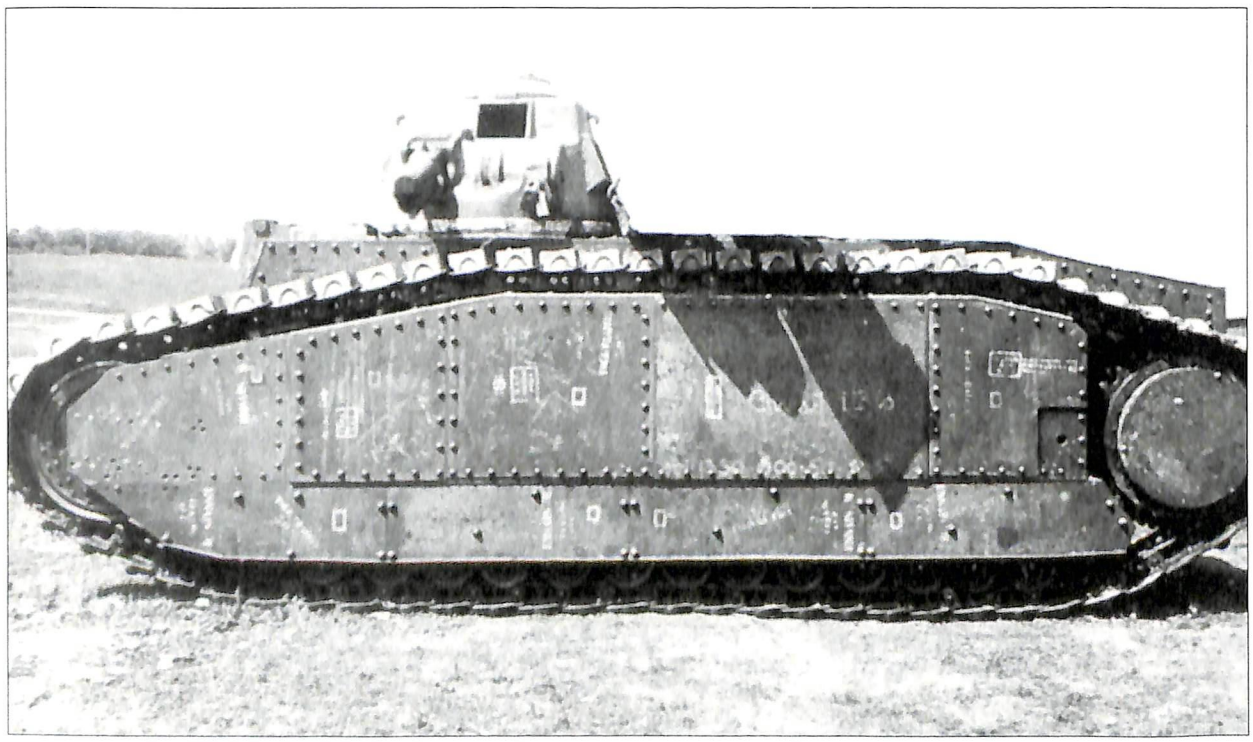
Un des premier B (un des trois de pré-série). Les deux mitrailleuses sont encore là.
(DR)



Formule duale, première étape. Le dessinateur place une ST2 sur le châssis B. Notons le premier tourelleau en forme d'assiette retournée. (DGA / Châtellerault)

deux armes différentes mais de puissance équivalente, chacune spécialisée le plus souvent dans un compartiment du combat. Il doit y avoir équivalence des deux armes, sinon cela n'en fait pas un armement dual mais une arme principale secondée par une arme de complément. Il faut aussi que les deux armes soient différentes, il s'agit dans le cas contraire d'un armement double mais pas dual. Enfin, si l'on veut être rigoureux, s'agissant d'un blindé, il faut ajouter que l'une des armes doit être en casemate ou bien en sabord et l'autre en tourelle.

Comme ses prédécesseurs, le premier prototype du char B est équipé d'une tourelle à deux mitrailleuses. Il n'est donc pas « dual ». Le 75mm couvre un secteur de site important (40°) offrant ainsi la possibilité de tir courbe – comme le char Schneider et au contraire du Saint-Chamond – et, de ce fait, remplit bien son rôle spécialisé. Reste la question des éventuels blindés adverses. C'est là qu'intervient la tourelle « universelle ». La tourelle « universelle » résulte de la volonté de standardisation de la Section des Chars de combat de la Direction de l'Infanterie. À l'imitation de ce qui avait été fait en 1918 avec la tourelle « omnibus » du FT17, elle veut limiter le nombre de modèles de tourelles. Avec la tourelle « universelle », l'idée est de disposer de la même tourelle, ou tout au moins du même chemin de roulement, pour les blindés légers comme pour les chars lourds[2]. Or, dans le même temps que le prototype n°101 fait ses essais, la première tourelle de ce type voit le jour. Il s'agit de la ST1 – ST pour Section Technique (de l'infanterie). C'est un moyen d'assurer la défense antichar. Pourquoi ne pas l'essayer ? C'est ce qui fut fait. Le char dispose alors de deux



Quelques temps plus tard, voilà le résultat concret : la ST2 (sans son canon) sur le B n°101 (en essai de faisabilité du B1bis). (DR)

armes complémentaires ; l'une, le 75mm, pour le tir anti-retranchement et anti-infanterie, l'autre, le 47mm, pour le tir antichar. Pour autant, ce n'est pas encore une vraie formule « duale » car les deux armes ne sont pas équivalentes. Le canon de 47mm est une arme de défense, il n'est encore qu'accessoire.

Du char B1 au char B1bis

Le char B1[3] reflète parfaitement l'évolution. Il est équipé du 75 (75mm SA 35) en casemate et du 47 (47mm SA 34) en tourelle. La tourelle n'est plus la ST1 ou 2[4], mais le canon est toujours le 47 SA 34. Comme pour le prototype B équipé d'une ST, les deux armes ne sont pas équivalentes, mais la nouvelle tourelle indique clairement la tendance qui se fait jour : la parité entre les deux armements.

En 1935, avec le char B1bis, les choses montent d'un cran. La première raison de cette nouvelle version du char B tient au renforcement du blindage qui passe de 40 à 60mm dans le but de protéger l'engin des nouveaux canons antichars et de leurs capacités de pénétration accrues. Mais ce n'est pas le seul changement. Le danger constitué par les blindés adverses a, lui aussi, pris une autre dimension – Rappelons que les premières divisions cuirassées allemandes sont constituées en 1935... Or, le 47 SA 34 est certes capable de toucher un char, mais ses performances de pénétration demeurent limitées[5]. La pièce de 47mm SA 35 est autrement plus « sérieuse ». Une nouvelle tourelle est développée, l'APX4, qui peut recevoir ce nouveau canon[6]. Le char B1bis en est équipé. Les deux armes, 75mm et 47mm, sont différentes et de puissances équivalentes. L'une est en casemate, l'autre en tourelle. On a un vrai char « dual » !

PERSISTANCE DE LA FORMULE

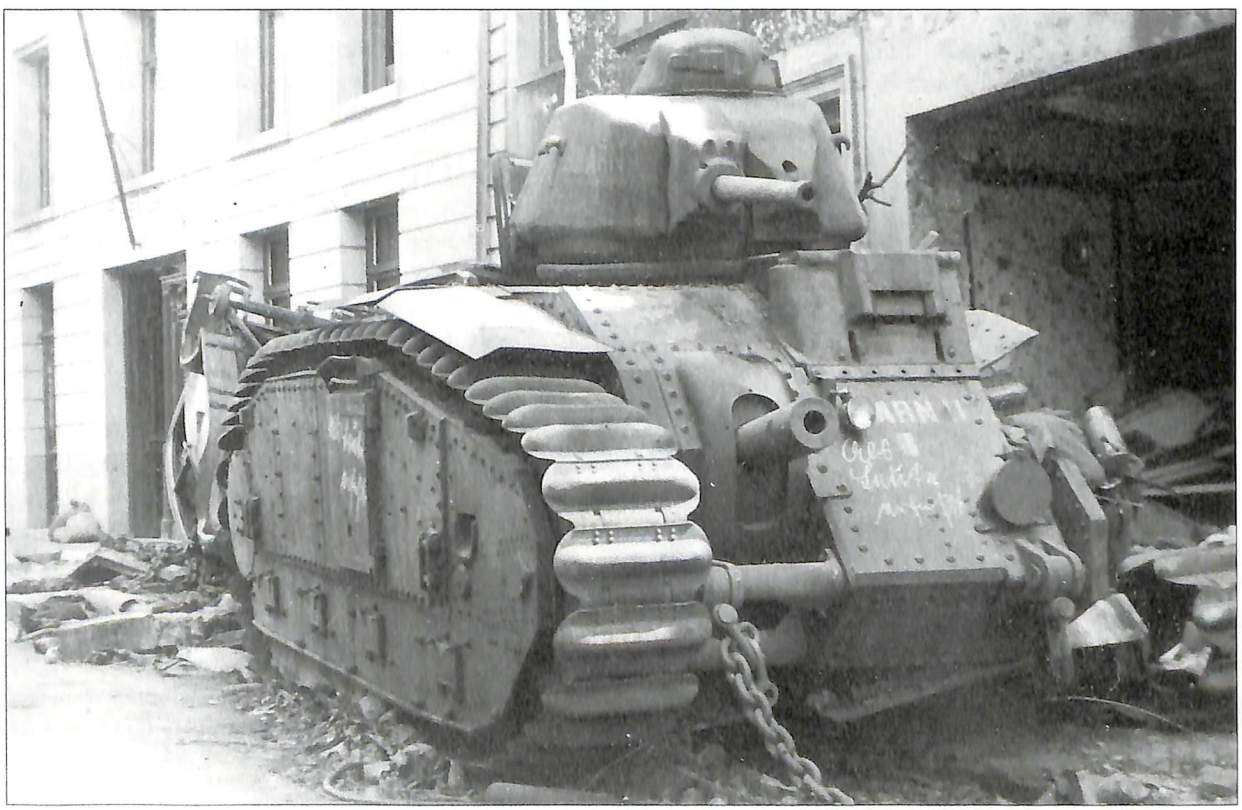
Exception ou Généralité ?

Le B1bis étant l'ultime version du char B ayant effectivement combattu[7] et le seul char dual effectivement construit en série, on pourrait croire qu'il fut un cas unique, sans descendants, l'exception en quelque sorte. Il n'en est rien et les projets de chars des années 1930 le démontrent. Ils permettent d'affirmer, qu'à une exception près, tous les chars moyens et lourds étudiés en France et ce jusqu'à la campagne de mai-juin 1940, seront des chars « duals ».

Formule duale, 2e étape : le Char B1. Deux canons, certes, mais le 47 SA 34 qui l'équipe n'est encore qu'une arme secondaire. (Coll. J. Mutin)

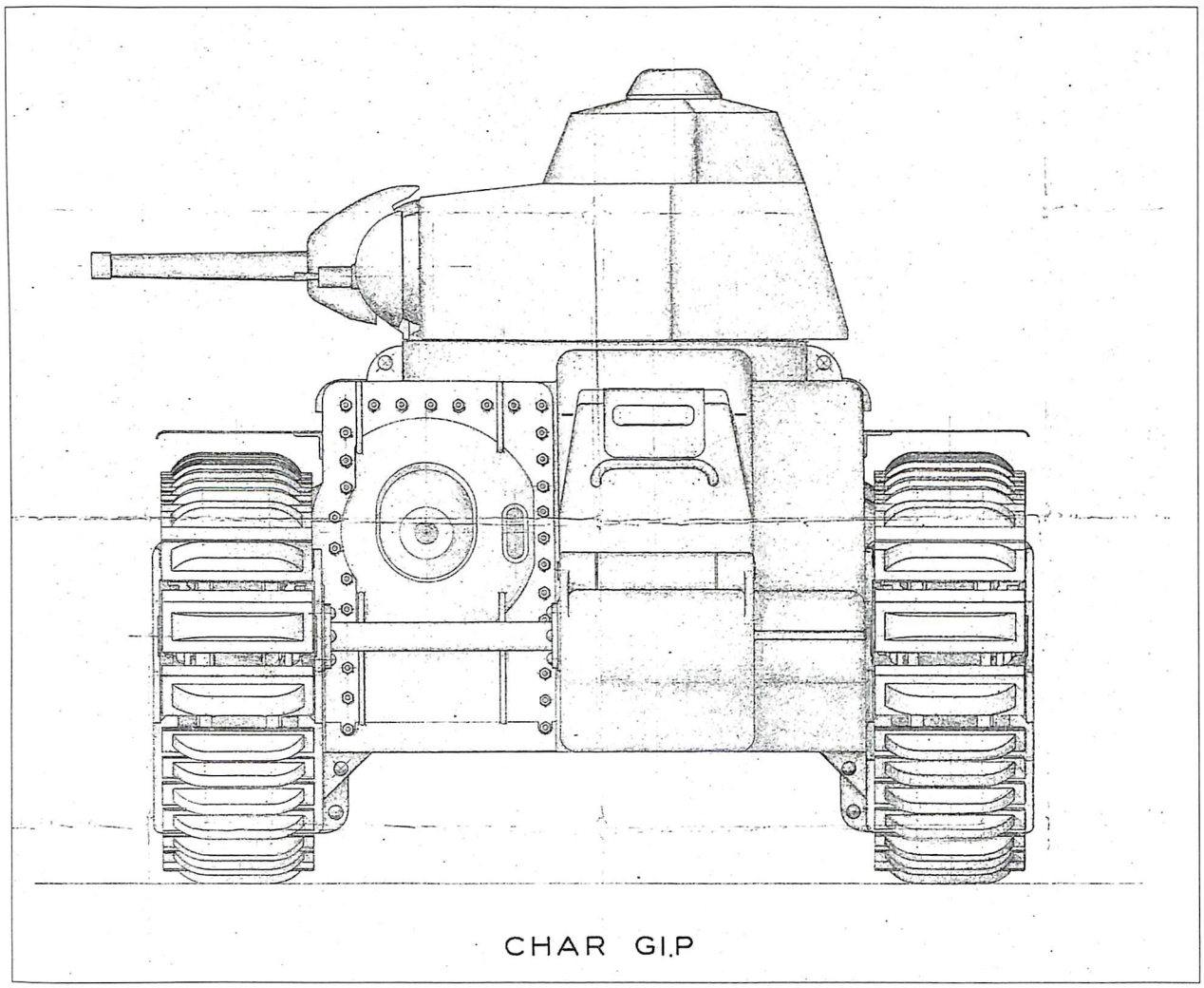
Le programme du char de 20 tonnes

L'histoire du programme du char de 20 tonnes – machine comparable en terme de poids aux *Panzer III/IV* – est le meilleur exemple de l'attachement de l'École de l'Infanterie à la formule « duale ». De quoi s'agit-il ? En 1935, une note émanant du Ministère de la Guerre souligne la nécessité de disposer d'un char de 20 tonnes et en définit les performances essentielles. Parmi celles-ci, retenons la vitesse, très élevée puisque fixée à 50 km/h[8] ainsi que la facilité de conduite et d'entretien. Cette note se traduit par le lancement d'un programme officiel daté du



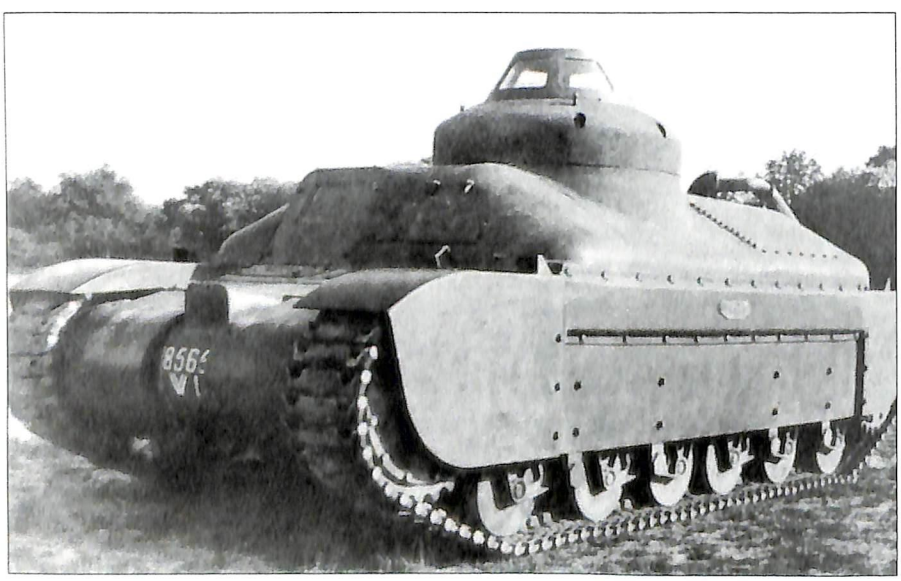
Formule duale, 3e et dernière étape : l'authentique char dual, le B1bis. Les deux armes, 75 et 47mm sont d'égale importance, chacune spécialisée pour un compartiment du combat. Ici, il s'agit du B1bis Béarn II de la 1ère DCR (37e BCC) sabordé à Beaumont le 16 mai 1940. (Coll. L. Gaetti)

« Je suis dual et j'en suis fier »... Qui pourrait en douter à la vue de ce premier projet du char SEAM G1P ? (DGA / Châtellerault)



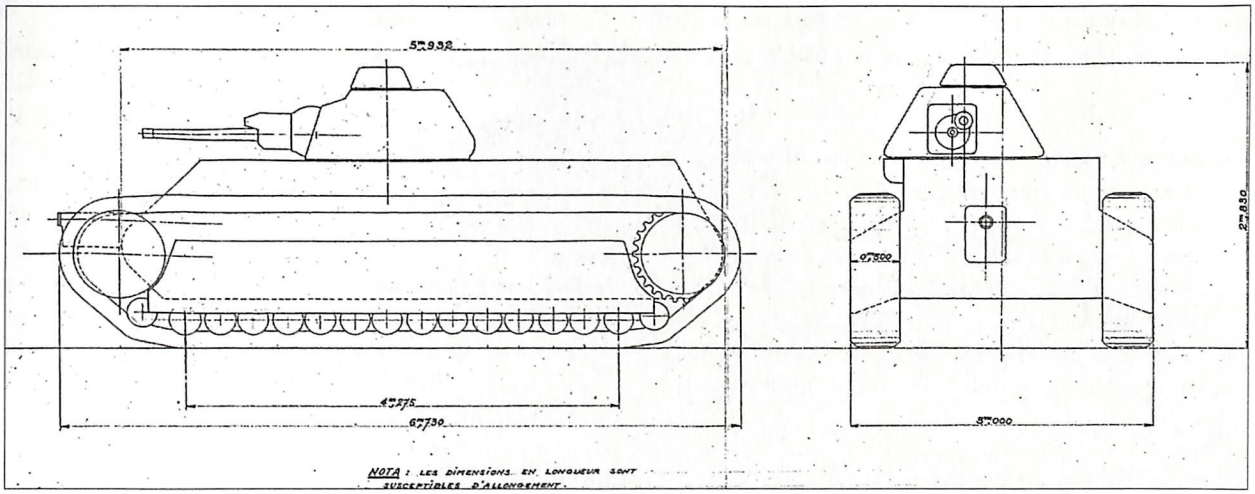
Quelques temps plus tard, le résultat : le prototype G1P. Aucune des deux armes n'est montée, mais on en devine l'emplacement prévu (remarquons que depuis le premier dessin, le projet a beaucoup évolué et que le 75mm y est monté haut). Ce châssis est le seul résultat roulant des deux Programmes 20 tonnes - G1. (DR)

mois d'avril 1936 qui en reprend tous les termes. Il donne lieu à un appel d'offres dont le déroulement fournit à lui seul une haute idée de ce qu'étaient alors les instances politiques et militaires françaises. Tout d'abord, et sur ordre direct du ministre, il n'y a pas de délai impératif pour la remise des offres. Elles sont à considérer au fur et à mesure de leur arrivée ! Ensuite, et là difficile de savoir si c'est de son propre chef ou, comme elle semble l'écrire, de consignes supérieures, la Commission technique en charge du dépouillement s'interdit de porter un avis sur la conformité des esquisses au programme[9] !



Que constate-t-on au vu des rapports de cette Commission ? Qu'un seul des projets présentés répond en fait au programme alors qu'il est de facto éliminé. Le poids des autres projets est nettement trop élevé – or, il était fixé précisément à 20 tonnes – et leur vitesse est nettement insuffisante. Logiquement, ils devraient être éliminés. Pourtant, que conclut la Commission ? Que plusieurs de ces projets sont intéressants et que les prototypes correspondants méritent d'être construits ! Qu'est-ce qui provoque cette invraisemblable dérive de poids – les projets sont de l'ordre de 25 à 29 tonnes donc supérieurs de 25 à 40% à la valeur de programme ? Le fait qu'hormis pour le premier, ces projets sont tous des « duals » et que de ce fait ils sont lourds et lents. Fait aggravant, plus les offres sont « en retard » – Pourquoi s'en priver puisqu'il n'y a pas de limite temporelle à la remise des dossiers ? – plus les projets sont lourds. Or, ces projets qui sont en décalage total vis-à-vis du programme ne se voient non seulement pas rejetés mais, au contraire, sélectionnés. Il faut bien, au sein de la Commission ou bien dans ses coulisses, une force puissante et influente qui milite pour la formule « duale », au mépris complet des exigences de programme[10], et que les constructeurs le sachent pour ainsi prendre le risque « d'être en dehors de la plaque ».

On assiste bien là, à la lutte de deux Écoles, l'une, et l'avenir lui donnera raison, qui prêche pour un char moyen/léger, économique, facile d'utilisation, très rapide, armé d'un bon canon antichar en tourelle, puis l'autre, qui ne veut entendre parler que d'un 75mm ou 105mm en casemate plus un antichar dans une petite tourelle et qui n'en démord pas. En fait, soyons



L'AMX « Tracteur B ». La vue de face est sans appel : il s'agit incontestablement d'un « dual ». Notons la bizarre position de la tourelle, décalée au dessus de la chambre de tir du 75mm. (DGA / Châtellerault)

clairs : ce que veut cette École, c'est un B1bis « moderne ». Ce dont elle ne veut sous aucun prétexte, c'est d'un char de 20 tonnes, rapide et bien armé, précisément ce que le programme demande ! La suite est à proprement parlé pathétique ! Dans une lettre de la Direction de l'Infanterie à la Direction des Fabrications d'Armement (DFA), texte daté du 1er février 1938 et accessible auprès des Archives de la Direction Générale de l'Armement à Châtellerault, on lit cette phrase hallucinatoire : « *La 1ère Direction a l'honneur de demander de vouloir bien faire le nécessaire auprès des constructeurs chargés de présenter un prototype de char de 20 tonnes pour qu'en aucun cas, le poids total de ce char en ordre complet de bataille ne dépasse 35 tonnes* » ! On parvient aussi à ce trucage invraisemblable, où la DFA agissant d'ordre du Ministre de la Guerre en arrive à écrire le 9 février 1938 : « *J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'en raison des tonnages atteints par les projets de chars 20 t, ces matériels prendrons désormais la dénominations de "Char G1"* ». Manière habile de reconnaître que, face à cette querelle technique, elle ne maîtrise rien[11].

Sans sourciller, la 1ère Direction du Ministère de la Guerre émet, en juillet 1938, le « Programme des spécifications et des conditions de réception des prototypes de chars G1 » qui annule purement et simplement le programme du char de 20 tonnes – ainsi qu'au passage le travail réalisé par les constructeurs – et spécifie un char de 30 à 32 tonnes armé d'un 75mm tout azimut ; donc en tourelle ! Or, ce 75 long en tourelle, c'est l'un des constructeurs, en l'occurrence Renault, qui en a eu l'idée. C'est donc une manière particulièrement désinvolte de remettre les concurrents moins inventifs en lice et « de remettre les compteurs à zéro ». Même s'il n'a plus rien de commun avec le programme qui l'a fait naître, le projet G1R de Renault, qui fait la synthèse en plaçant le 75 en tourelle, aurait dû mettre tout le monde d'accord, mais il n'en est rien. Les partisans du « dual » ne désarment pas ; ils veulent « leur » char et sont disposés à tout faire pour l'avoir. Le résultat de toutes ces querelles intestines est qu'aucun char des programmes 20 tonnes et G1 ne verra le jour ! D'une certaine manière, les partisans du « dual » auront préféré le vide plutôt qu'un char non conforme à leur point de vue. Or, logiquement, ce sont ces engins conçus en 1937 qui auraient dû entrer en campagne en 1940 et non des matériels conçus avant 1930 comme le B1bis.

Le détail des projets résultants

Au final, comme nous venons de le voir, les deux programmes successifs, char rapide de 20 tonnes et char à tourelle de 30 tonnes, n'ont débouché sur aucune réalisation concrète[12]. Historiquement parlant, les fruits de ces appels d'offres sont passés au titre des pertes donc, la plupart du temps ignorés. Analysons toutefois plus en détail les avant-projets, afin de montrer le poids de l'École « duale » :

- Le Lorraine-Dietrich (SLD) G1L : C'est un chasseur de chars équipé du SA 35 de 47mm en chasse. Premier à être présenté à la Commission et seul à respecter les exigences du programme, il n'en sera plus question dès les sessions suivantes. Preuve, s'il en faut une, qu'il ne répond pas du tout à ce qu'attendent les défenseurs du char relativement lourd et de la formule « duale »[13].
- Le SEAM G1P : C'est typiquement un pur « dual ». Il est armé d'un 75mm en casemate et d'un 47mm SA 35 en tourelle (le seul prototype construit, mais jamais terminé).
- Les SOMUA Projets 1 et 2 : Ces deux projets, présentés successivement, sont assez mal connus. Il s'agit de l'adaptation du S35 pour répondre au Programme. Ce sont des chars plus lourds dont il est écrit : « *Le prototype est dérivé du char de cavalerie dont il ne diffère que par les épaisseurs de blindage, les dimensions, les aménagements intérieurs, la boîte de vitesse, ...* »[14]. Le premier projet est équipé du même moteur que le S35 gonflé à 200ch. Le second est mû par un moteur de 300ch. Au vu de la description qui en est faite par la Commission, il semble, *grosso modo*, qu'il s'agisse plus d'un SAu 40 surblindé et équipé d'une tourelle APX4 que d'un S35 alourdi. Il s'agit une fois de plus d'un pur « dual ».
- Le Renault G1R : Il s'agit du projet élaboré par Renault en 1937 en réponse au Programme du char de 20 tonnes. C'est, si l'on excepte le FCM 2C, le premier char français et au Monde à être armé d'un 75mm long en tourelle – Il s'agit en fait d'une fausse tourelle, l'arme restant sur pivot central. Il a séduit une part de la Commission, mais manifestement pas l'entièreté, puisqu'il est explicitement demandé que sa réalisation n'exclue pas celle de certains de ses concurrents. Dans le même temps, le Programme G1 qui annule et remplace le programme précédent impose cette formule ! Notons que, malgré son intérêt et son évidente modernité, le G1R restera à l'état de maquette. C'est de loin le char le plus intéressant mais il n'est pas « dual »...
- Le FCM : C'est un pur « dual ». Il est armé d'un 75mm en casemate et d'un 47mm SA 35 en tourelle.
- Le Fouga G1F : C'est aussi un pur « dual ». Il est armé du 75mm SA 35 en casemate et du 47 SA 35 en tourelle.

- Le Baudet-Donon-Roussel G1B : C'est toujours un « dual ». Il est armé du 75 SA 35 en casemate et du 47 SA 35 en tourelle APX4.

En résumé, sur les huit projets présentés au concours, six sont « duals », les deux exceptions étant :
- Le projet Lorraine, présenté le premier et qui, manifestement, « n'a rien compris à la question » puisqu'il est le seul à être conforme au Programme et qu'il se fait éliminer d'entrée de jeu !
- Le projet Renault qui innove en plaçant le 75 tant souhaité en tourelle et de ce fait, supprime la nécessité de deux armes spécialisées. Mais qui, pour autant, n'emporte ni l'adhésion totale, ni le marché.

D'autres projets duals

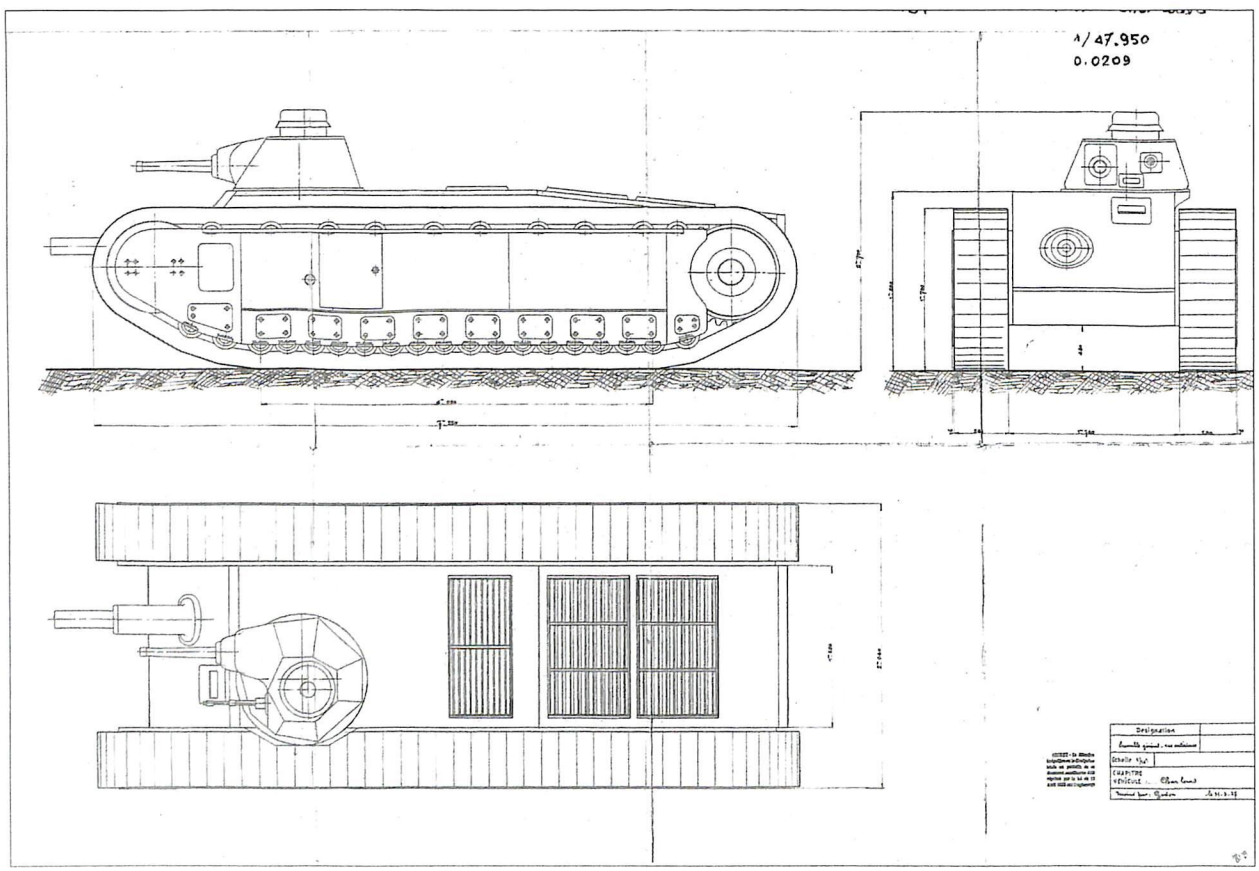
Analysons trois projets de chars moyens ou lourds français de cette période qui, bien que distincts du couple de programmes 20 tonnes - G1, s'en rapprochent. Eux aussi sont de Formule duale. Ce sont :

- L'AMX « Tracteur B » : Il s'agit d'un projet AMX de 1939 armé d'un 75 SA 35, montage B1ter en casemate et d'un 47 long genre 47 SA 37 ou 39 en tourelle. C'est donc un « dual ».
- L'AMX « Char lourd » : C'est un autre projet AMX de 1937, plus lourd et fortement blindé (100 mm et plus), armé d'un 75 SA 35 en casemate et d'un 47 SA 35 en tourelle. Là encore, nous avons à faire à un char « dual ».
- L'ARL « Char lourd 37 » : C'est un autre projet de 1937 en réponse au Programme de Char lourd. Comme l'AMX « Char lourd », il est fortement blindé (100 mm). L'armement consiste en un 75 APX « pour automoteur » en casemate et d'un 47 SA 35 en tourelle (Variante C). Il s'agit une fois de plus d'un char « dual ».

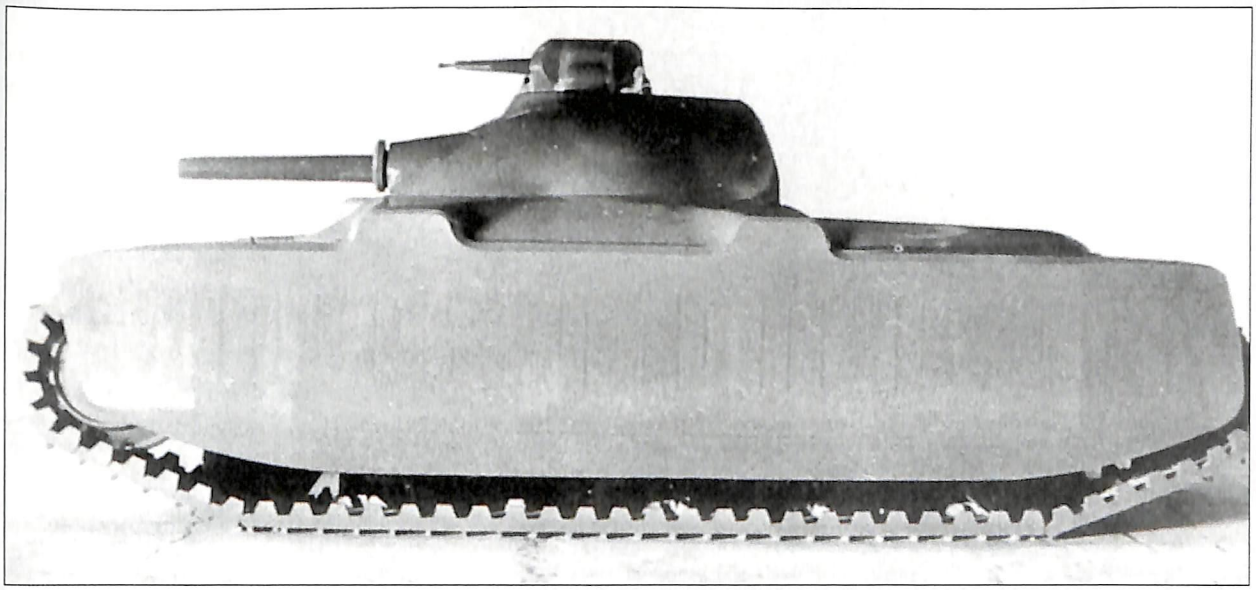
Une solution indépendante de la Catégorie ?

La disposition duale de l'armement est propre aux chars moyens/lourds[15]. Pour en comprendre la raison, regardons les autres catégories de chars français de l'époque. Qu'en est-il de leur architecture ?
- Les chars légers : En 1938, les chars légers, qui jusqu'à cette date pesaient de 10 à 12 tonnes, s'alourdissent et frôlent les 15 tonnes. En France, pour autant, les projets restent des chars d'infanterie fortement blindés, aptes au franchissement de terrains bouleversés, mais relativement lents. Un excellent exemple est le projet AMX dit « char léger » qui sera adopté sous l'appellation AMX 38 en 1938 et construit à deux exemplaires – semble-t-il. C'est un gros R35, armé d'un 47mm SA 35 en tourelle[16]. La chenille est à 16 petites roues de route. Elle est caractéristique d'un char d'infanterie. Compte tenu de son poids, ce type de char ne peut admettre un armement « dual ».
- Les chars dits « de forteresse » : Ces chars sont prévus pour rompre une ligne fortifiée lourde, du genre du *Westwall*. Il s'agit de monstres dans la ligne du FCM 2C qui sont restés à l'état d'esquisses (maquette pour le FCM F1). Ils sont équipés d'une énorme tourelle abritant l'arme principale (90mm long pour le FCM F1 ; 105 L pour l'AMX « Tracteur C ») et d'une tourelle plus petite abritant un 47 SA 35. Ils disposent donc de deux armes, chacune spécialisée, mais elles sont toutes deux sous tourelle et ne sont pas de puissance équivalente.

On comprend donc la raison de ces dispositions : les chars légers ne peuvent porter simultanément deux armes importantes ; quant aux chars ultralourds, ils sont équipés de deux tourelles, formule plus performante que la solution « duale » qui reste somme toute bâtarde. Seuls les chars moyens/lourds sont conformes à celle-ci. Notons pour simple mémoire que les chars de cavalerie (AMC) et les automoteurs d'artillerie (ARL 39 et SAu 40), tous dérivés de plateforme de 20 tonnes n'ont pas de raisons



Bien que ce soit un char plus conséquent, l'AMX « Char lourd » est néanmoins un « dual ». Notons le 75mm « pour automoteur » en casemate. (DGA / Châtellerault)



Le G1R et le 75mm en tourelle. Quel « look » ! Cette maquette aurait dû clore l'aire de la Formule « duale ». Sur le moment, il n'en fut rien. (DR)

d'être « duals ». Un 47 long en tourelle suffit aux premiers, un 75 (ou un 105) en casemate convient aux seconds. Donc, même dans sa période d'extension, la formule « duale » n'est pas générale. Elle est propre à une catégorie donnée de chars.

CONCLUSION

Aussi bien en France qu'en Grande-Bretagne, une École de pensée a privilégié l'armement « dual » des chars de combat moyens/lourds et ce, sensiblement, de 1930 à 1940. Contrairement à ce que le cas isolé des B1 et B1bis pourrait faire croire, cette École et ses maîtres à penser ont persisté dans leurs choix tout au long des années 1930 et ont pesé de tout leur poids. Même la présentation de solutions autrement séduisantes telles le G1R ou, à l'étranger, la réalisation de tourelles à trois hommes correctement armées[17], ne parvint pas à lui faire abandonner son point de vue. Même si, à notre connaissance, les textes n'en apportent pas une preuve formelle, il est clair que cette École s'opposait farouchement à celle des chars de cavalerie, en un mot « d'exploitation » (ou « Cruiser » soit « croiseurs » chez les Britanniques) qui, elle, préconisait l'armement concentré en tourelle. En France, la puissance de l'École duale se manifeste par :

- La domination quasi absolue des avant-projets de chars de la période 1935-40 répondant à cette formule.
- Le fait que l'École concurrente, celle du char moyen/léger rapide, pourtant bien implantée dans la hiérarchie militaire, ne parvint ni à imposer, ni à faire déboucher la moindre de ses idées.
- Le fait que même la présentation du G1R, pourtant révolutionnaire par plusieurs aspects, ne parvint pas à modifier la situation antérieure.

Même si la plupart de ces projets n'aboutit pas, la persistance pendant de longues années et la force de cette manière de voir ne doivent pas être minimisées. C'est bien d'un choix délibéré qu'il s'agit. La bataille entre les deux points de vue fit rage « à fleurets mouchetés », avant que la guerre ne tranche. La campagne de mai et juin 1940, la faillite des Alliés et, en particulier, celle de « l'École française »[18], mirent fin à la formule. Elle ne fut pas reprise et disparut dans la tourmente de la débâcle. Après 1940, même les chars d'Infanterie les plus typiques abandonnent la disposition « duale » pour adopter un armement classique en tourelle (Char Churchill, notamment).

Profitons des avant-projets des années 1935-40 et notamment des esquisses des engins AMX de 1938-39, mis à part le « char

L'incidence de la formule « duale » à l'étranger ?

En Grande-Bretagne :

Le Char B eut une influence outre-Manche. Impact surprenant puisque le *Tank Corps*, très soucieux de mobilité, privilégiait les solutions à tourelle voire multitourelles. Mais là, comme en France, l'École du char d'Infanterie et donc du franchissement de tranchées et du tir anti-retranchements avait ses partisans.

Deux exemples méritent d'être cités : le TOG 1 et le Churchill *Mark I*.

Le TOG 1 est une sorte de B1 lourd. Il a le même 75mm en casemate que les B1 et B1bis et la tourelle du Matilda *Mark II*. Il ne dépassa pas l'étape du prototype. Sa réalisation fut interrompue « de force » et non sans raisons, par les tenants d'une certaine orthodoxie économique et d'une standardisation technique autour de types de matériels efficaces.

Le Churchill *Mark I* est la première version du célèbre char d'infanterie qui a combattu durant la Seconde Guerre mondiale. Cette première version, bien dans l'esprit du « char d'assaut », était équipée d'un obusier de 3in (76,2mm) en casemate ainsi que d'un canon de 2-pr (40mm) en tourelle. Il ne fut pas retenu en l'état. Pour les versions postérieures, l'armement principal fut placé en tourelle, supprimant du même coup la formule « duale ».

Il s'agit clairement de deux matériels directement inspirés par le B1 et qui ont fait l'objet d'accords de coopération franco-britanniques. La similitude architecturale du Churchill et du B1 est particulièrement flagrante.

L'influence de la solution française s'arrêta là. Les autres nations, et notamment l'Union soviétique, ne fabriquèrent aucun char de ce type.

Aux Etats-Unis :

Le char moyen US M3 Lee/Grant est-il un « Dual » ? En fait, sa construction correspond à un montage dans l'extrême urgence en attendant la tourelle moulée du Sherman. Il ne s'agit pas d'un vrai « dual » car les deux armes, 75mm long et 37mm ne sont pas équivalentes, le 37 n'étant là que pour couvrir les secteurs inaccessibles au 75 en sabord.

léger », pour constater le conservatisme ambiant. Certes, les formes se courbent, les rails de chenilles disparaissent, intégrés dans les patins, les tourelles s'arrondissent et se blindent, les moteurs se densifient et se modernisent, mais, fondamentalement, les ingénieurs de l'armement reconduisent les solutions techniques des années 1920-30. On voit toujours les mêmes chenilles enveloppantes, les mêmes bas-flancs, les mêmes patins « bateau » soigneusement déversés en rive, les mêmes tôles boulonnées sur cornières, les mêmes montages de roues tendeuses, de mitrailleuses « de fauchage » et surtout, les mêmes tourelles biscornues et épouvantablement exiguës. Rien, ni de près ni de loin, qui ressemble à un *Panzerkampfwagen IV*. Ce sont réellement deux cultures qui s'opposent. Dans cette panoplie, seul le G1R sauve la mise mais, en mai 1940, ce n'est qu'une maquette en bois.

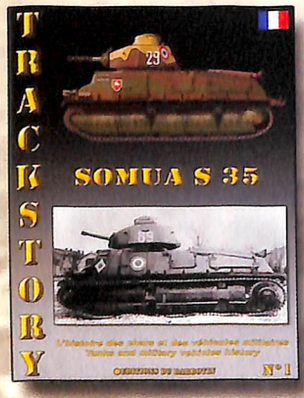
Il y a donc non seulement une Direction maître d'ouvrage et utilisatrice qui, sur la foi d'une doctrine d'emploi erronée et éculée, impose des dispositions inappropriées. Il n'y a pas qu'une querelle d'école interne qui conduit à la zizanie. Il y a en outre un Corps d'ingénieurs militaires qui reconduit des solutions rebattues. De toute cette énergie, rien ne débouche. Le tout conduira à la catastrophe que l'on sait.

- Notes -

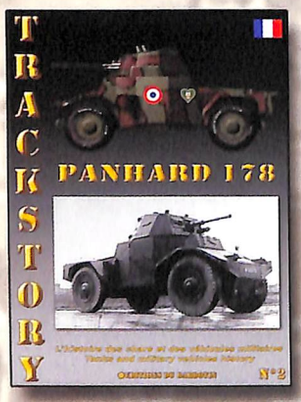
[1] Le SRB a un canon de 47mm long en lieu et place du 75mm, essai sans suite de deux armements interchangeables sur un même châssis.
[2] Ce choix fut catastrophique pour les chars français car il conduisit à adopter le chemin de roulement du FT17, bien trop étroit pour les chars correctement armés des années 1930 et suivantes.
[3] Char B1 dont la série commence au No 104.
[4] La Section technique, incapable de développer un produit acceptable, a dû passer la main aux Ateliers de Puteaux (APX).
[5] 25mm d'acier à blindage à 400m sous 30° d'incidence (en gros, il s'agit d'un 47 de Marine Mle 1885 raccourci).
[6] La tourelle APX1 du B1 peut également le recevoir, mais il y est plus à l'étroit.
[7] La version suivante, le B1ter, ne dépassera pas le stade des montages pour faisabilité.
[8] Rappel : le char Christie date de 1930. En 1935, ses descendants, les «Cruisers » britanniques et les chars rapides soviétiques BT, commencent à apparaître dans les présentations et parades militaires.
[9] On en reste pantois ! Notons que, dans le même temps, la Commission ne cesse de s'immiscer dans l'aspect technique des offres.
[10] Autorisons nous un avis : si ce Programme de 1934-35 avait été exécuté à la lettre, sans barguigner, la face des choses en eut été changée. Il est remarquable à plus d'un titre. Notons toutefois qu'il n'est pas question d'équipement radio, grave lacune pour un char rapide.
[11] Rappelons que, dans le même temps, on commande à tour de bras des B1bis qui correspondent à ce qu'attend la Direction de l'Infanterie mais dont on sait aussi que, compte tenu de leur prix et de leur cadence de production, on ne pourra pas en construire suffisamment : « Or, il est matériellement impossible que nous construisions en 2 ans, 8 bataillons de chars B1bis même si les crédits nécessaires (520 MF) étaient accordés » (lettre Ministère de la Guerre N° 205 bis) (Source DGA/Châtellerault).
[12] Seule trace, le prototype G1P.
[13] Qui, rappelons le, n'ont pas rédigé le Programme.
[14] Archives DGA/ Châtellerault.
[15] Nous désignons par ce terme, la catégorie des chars de 28-35 tonnes.
[16] Le premier prototype est armé d'un 37 SA 38.
[17] Un 37mm long sur le Panzer III, un 75mm court sur le Panzer IV, un 40mm long sur le Covenanter britannique, un 37mm ou un 45mm long sur les BT russes.
[18] J'entends par « École française », l'école qui, en France, régna de 1920 à 1940 sur la doctrine d'emploi et la conception des chars, en faisant de ceux-ci des « accessoires » de l'Infanterie, à l'exclusion de tout autres rôles.

TRACKSTORY

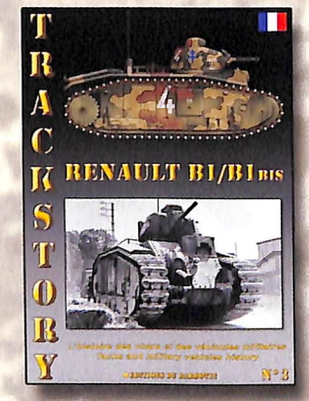
LES MONOGRAPHIES QUE VOUS ATTENDIEZ !



n° 1 : Somua S35



n° 2 : Panhard 178



n° 3 : Renault B1/B1bis

L'histoire complète et détaillée d'un véhicule de sa conception aux combats les différentes versions, les pays utilisateurs, marquages, camouflages, etc...

Nouveau ! chars B1/B1bis/B1ter parution Décembre 2004

Format 17,5 cm X 24,5 cm
Couverture pellicullée
Dos carré cousu collé
48 pages dont 8 en couleurs
nombreuses photos d'archives
Plans au 1/35ème et au 1/72ème
10 à 12 profils couleurs
Edition bilingue Français / Anglais

Bon à renvoyer à :
Editions du Barbotin
17, rue D'Aulede
33490 Saint Macaire - France
Email : ed-barbotin@wanadoo.fr
http://perso.wanadoo.fr/minitracks
Téléphone : (33) 05-56-62-27-09

Bon de commande

Trackstory n°1 - SOMUA S35 .... exemplaires à 14,50 € + frais de port - Total
Trackstory n°2 - PANHARD 178 .... exemplaires à 14,50 € + frais de port - Total
Trackstory n°3 - RENAULT B1bis .... exemplaires à 14,50 € + frais de port - Total

* Frais de port 3,00 € pour la France, CEE 4,00 € par numéro commandé (others countries, please contact us).

Nom : Prénom :
n°, rue :
Code Postal : Ville : Pays :
Email : Téléphone :
Je joins mon règlement / Payment by :
Chèque bancaire Chèque postal VISA Eurocard Mastercard
Numéro de carte :
Expire le : Nom du porteur :
Date et signature :

THEODOR EICKE

UN SOLDAT COMME LES AUTRES ?

Par Y. Kadari

Biographie de l'un des chefs de la Waffen-SS parmi les plus controversés

THEODOR EICKE
UN SOLDAT COMME LES AUTRES ?

Hiver 1939. Tournée d'inspections dans une Pologne qui vient de succomber sous les assauts de l'Armée allemande. Eicke est ici accompagné de Karl Wolff (sur sa gauche) et du *Reichsführer-SS* Heinrich Himmler. (DR)

Fils d'un chef de gare, Theodor Eicke voit le jour en Alsace, à Hampont, le 17 octobre 1892. Originaires de Gittelda, dans le massif montagneux du Harz, les Eicke sont en effet venus s'installer dans le nouveau *Land* alsacien peu de temps après son rattachement au *Reich*. Theodor, qui est le cadet des onze enfants de la famille, quitte l'école à l'âge de dix-sept ans pour s'engager dans les rangs de l'Armée impériale. En 1913, le jeune homme est muté au sein du *23. Infanterie-Regiment « König Ferdinand der Bulgaren »*. Cette unité est alors cantonnée en Thuringe, près d'Ilmenau, une cité connue dans toute l'Europe pour avoir été l'un des havres de paix favoris du poète allemand Johann Wolfgang von Goethe. Mais plus que la poésie, Eicke y rencontre surtout sa future femme, une fille de petits commerçants. Ils n'accepteront jamais réellement leur gendre. Theodor épouse cette dernière en 1914. De cette union naîtront deux enfants, dont un fils qui sera tué sur l'*Ostfront* en décembre 1941.

Theodor Eicke participe à la boucherie de la Première Guerre mondiale, notamment dans le secteur d'Ypres où il est légèrement blessé, ce à deux reprises. Il sert dans des unités d'infanterie, dont le prestigieux *22. Bayerische Infanterie-Regiment « Fürst Wilhelm von Hohenzollern »*, puis, à partir de 1916, dans un régiment d'artillerie légère. Au moment de l'armistice de novembre 1918, on le retrouve dans une compagnie de mitrailleurs du *II. Armee Korps. Unterzahlmeister*, il est décoré de la Croix de Fer de seconde classe, de la Croix du mérite militaire du Brunswick et de plusieurs médailles bavaroises. Comme c'est le cas pour tant d'autres de ses compagnons de tranchées, Eicke est profondément révolté par les conditions de la cessation des hostilités et surtout ses suites politiques, notamment le retour de l'Alsace dans le giron de la France. De ce traumatisme naîtra une violence exacerbée à l'égard de tous ceux qu'Eicke considérera dorénavant comme étant des traîtres à la patrie : politiciens, capitalistes et bourgeois, sans oublier les Juifs.

À la fin de l'été 1919, Theodor Eicke, rendu à la vie civile, souhaite reprendre le collier de ses études. Dans l'Allemagne chaotique de l'après-guerre, il s'inscrit dans une école de formation professionnelle d'Ilmenau où il vient de se réinstaller avec son épouse, cette dernière ayant souhaité se rapprocher de ses parents. C'est un échec cuisant. Theodor est renvoyé de l'école dès le mois de septembre. Les motifs de ce renvoi sont d'une part son incapacité à payer les frais scolaires et d'autre part, et c'est important pour l'avenir, ses positions politiques radicales. Désargenté, le jeune couple se tourne alors vers les parents de Madame Eicke, mais ces derniers refusent catégoriquement de les aider. Notre homme s'oriente alors vers la police, cherchant ainsi à obtenir un emploi stable et correctement rémunéré. Il s'engage en décembre 1919 comme simple agent. Les mêmes causes produisant les mêmes effets, il est démis de ses fonctions pour agitation politique envers la République de Weimar en juillet 1920. Mais Eicke est entêté et malgré plusieurs refus ou échecs dans divers services de police, il parvient à décrocher un poste à la *Schutzpolizei* de Ludwigshafen en 1921. *Bis repetita*,

En face : Theodor Eicke s'entretenant avec le *SS-Gruppenführer* Karl Zech qui sera un temps en charge du maintien de l'ordre dans la région de Cracovie, en Pologne. (DR)

en janvier 1923, il est mis à la porte en raison de sa participation à des manifestations politiques violentes et de ses positions idéologiques appelant à une révolution. C'est en effet à cette époque que l'ancien combattant noue des liens avec quelques membres d'un parti n'occupant encore qu'une place marginale sur l'échiquier politique allemand, le *Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei* ou NSDAP.

En janvier 1923, quelques jours seulement après son renvoi, Theodor Eicke parvient à se faire embaucher à l'usine I.G. Farben de Ludwigshafen. Débutant comme agent commercial, il devient rapidement directeur du service de sécurité de l'usine, une fonction qui correspond mieux à ses capacités ainsi qu'à sa personnalité. Les positions idéologiques de Eicke le conduisent à rejoindre les rangs des nationaux-socialistes. Dans les années 1925-30, ces derniers sont d'ailleurs très actifs en Rhénanie et dans le Palatinat, menant une vaste campagne de recrutement. Le premier décembre 1928, Theodor Eicke adhère au parti hitlérien sous le n°114901. Dans la foulée, comme beaucoup d'autres militants, il rejoint les rangs des *Sturmabteilungen* où il retrouve une ambiance de camaraderie qui n'est pas sans lui rappeler celle qu'il a connue lors de la Grande Guerre ; de nombreux membres des SA sont en effet des anciens combattants de 1914-18. Promu au grade de *Truppführer* notre homme s'occupe du détachement des SA de Frankhental. Néanmoins, au fil des mois, Eicke va déchanter car à son goût les SA manquent parfois de discipline. Theodor comprend que son avenir se jouera au sein d'une autre entité, une organisation en devenir mais promise à un destin de premier plan dans la future nouvelle Allemagne, les *Schutz-Staffeln* ou SS.

C'est donc tout logiquement que le 29 juillet 1929, à sa demande, Theodor Eicke est transféré dans la *Allgemeine SS*. Celle-ci devient une seconde famille pour un Eicke qui ne ménage pas ses efforts pour la cause. Theodor grimpe un à un les échelons de la hiérarchie du *Schwartz Korps*. En 1930, il devient *SS-Sturmführer*. C'est ainsi qu'il parade régulièrement dans les rues de Ludwigshafen à la tête du *SS-Sturm 148*. L'ascension d'Eicke se poursuit. En novembre 1931, Heinrich Himmler lui accorde le grade de *SS-Standartenführer* et le commandement du *10. SS-Standarte*, poste auquel il remplace le *SS-Standartenführer* Berni. Cependant, Eicke est toujours aussi violent et agressif. Il n'hésite pas à faire le coup de poing ou le coup de feu contre les opposants au NSDAP ce qui, en mars 1932, lui vaut d'être interpellé par la police bavaroise pour détention d'explosifs et complot visant à réaliser des attentats. L'officier SS perd son poste chez I.G. Farben et se retrouve derrière les barreaux. Quelques jours suffisent à ses geôliers pour prendre la décision de le mettre à l'isolement car, dans l'univers carcéral aussi, Eicke est un fauteur de troubles de premier ordre. Jugé en juillet 1932, il est condamné à deux années d'emprisonnement. C'est alors que Franz Gurtner, ministre de la justice de Bavière et futur *Reichsminister der Justiz* d'Hitler, intervient personnellement afin de le faire remettre en liberté conditionnelle pour un délai de six semaines. Officiellement, Theodor Eicke sort de prison à cause de son état de santé. Ayant à peine recouvré sa liberté, le SS repart pour Ludwigshafen où il poursuit ses activités subversives. Pourchassé par la police, il est contraint de se cacher à Landau. Aidé par les réseaux d'Himmler, il disparaît et s'enfuit pour l'Italie, à Malcesine près du lac Garda. Mussolini y a en effet secrètement autorisé l'installation d'une sorte de camp servant de refuge aux SS recherchés en Allemagne. Eicke en devient le commandant tout en conservant à distance la tête du *10. SS-Standarte*. Promu *SS-Oberführer* au cours du mois d'octobre 1932, Eicke

Le *SS-Gruppenführer* Theodor Eicke s'entretient avec plusieurs officiers de la *SS-Totenkopf*. Eicke est alors inspecteur général des camps de concentration dont Dachau qu'il dirigera pendant plusieurs mois. (DR)

Russie, 1941. Réunion d'état-major improvisée entre le *Generaloberst* Ernst Busch (second personnage à gauche) et Theodor Eicke (DR)

prend la malheureuse initiative d'organiser un défilé pour commémorer l'anniversaire de la Marche sur Rome des fascistes de 1922. Les photographies des SS en tenues d'apparat dans les rues italiennes, Eicke en tête, font la une de la presse autrichienne, le tout dans un contexte de tension très vive entre Vienne et les chefs du NSDAP qui ne cachent pas leur volonté de faire l'*Anschluss* dès leur accession au pouvoir. Par voie officielle, les dirigeants autrichiens exigent que des sanctions sévères soient prises à l'encontre d'Eicke qui, bien involontairement, accède ainsi à une renommée internationale. Ces courriers adressés à Hitler, Himmler et Röhm resteront sans réponse.

Mais depuis 1931, une autre affaire poursuit Eicke qui entretient une terrible querelle avec le *Gauleiter* du Palatinat, Josef Bürckel. En 1931, Bürckel avait tenté de réunir sous ses ordres les SA et les SS. Eicke était parvenu à éviter cette prise de contrôle et avait ruiné les plans du *Gauleiter* mais pas son ambition dévorante. Profitant de l'exil de Theodor Eicke en Italie, Josef Bürckel reprend ses manœuvres, ce qu'Eicke n'ignore en rien. Adolf Hitler, qui devient chancelier le 30 janvier 1933, libère Eicke de son exil, tandis que Franz Gurtner fait lever sa peine de prison. C'est donc en homme libre que le SS revient en Allemagne à la mi-février 1933. En mars, il prend la tête du *46. SS-Standarte* et retrouve les siens à Ludwigshafen. Il promet alors au *Reichsführer-SS* Himmler de mettre un terme à son différend avec le Gauleiter Bürckel... Mais Eicke ne tient pas parole. Quelques jours seulement après son arrivée, le SS conduit ses hommes jusqu'au bureau de Bürckel dont il fait forcer l'entrée. Les

Eicke, chef de guerre ! L'homme donne ses consignes à ses troupes. Si Theodor Eicke n'est pas à considérer comme un stratège de premier plan, il n'en demeure pas moins qu'il n'hésitera jamais à monter en premières lignes pour diriger les opérations de sa division, ce au péril de sa vie (Coll. Stern)

Voici l'attraction du jour pour ces SS de la division d'Eicke engagés dans la partie du Front de l'Est en 1941. Il s'agit bien sûr d'un char lourd soviétique KV-I capturé et repeint aux couleurs de la *Wehrmacht*. Les KV-I et T-34 seront particulièrement prisés par les soldats allemands qui n'hésiteront jamais à les retourner contre leurs anciens propriétaires (Coll. Noss)

locaux sont saccagés, quant au Gauleiter, il est enfermé… dans ses toilettes ! La *Schutzpolizei* intervient et libère Bürckel. Ce dernier, humilié et furieux, fait interpeller le *SS-Oberführer* afin de le traduire en justice. Déclaré mentalement déficient – ce qui permet à notre homme d'éviter de lourdes sanctions pénales – Theodor Eicke est interné dans une clinique de Würzburg. Himmler, lui aussi furieux et agacé par l'attitude d'un Eicke faraud et incontrôlable, le fait rayer des cadres de la SS. Appuyé par le directeur de la clinique, le psychiatre Werner Heyde qui est un ami d'Himmler, Eicke multiplie les courriers de clémence auprès du *Reichsführer-SS*. Il finit par être remis en liberté en juin 1933. Il est réintégré dans la SS, au même grade et avec la même ancienneté. Néanmoins, si Heinrich Himmler apprécie le personnage, il souhaite désormais avoir un oeil sur lui. Eicke est alors affecté à l'état-major du *Reichsführer-SS*, au sein du *SS-Gruppe « Süd »* qui dépend de Josef Dietrich. Mais d'autres responsabilités attendent Eicke qui, pro-

Cette automitrailleuse BA-10 ex-soviétique va reprendre le combat du côté allemand avec les SS d'Eicke. Armé d'une pièce de 45mm, ce véhicule était très répandu dans les rangs de l'Armée rouge. (Coll. Noss)

gressivement, va devenir l'homme de lige d'Himmler. Totalement dévoué à ses chefs et au Parti, Eicke prend la tête du *Konzentrationslager* (camp de concentration) de Dachau en juin 1933, poste auquel il remplace le *SS-Sturmbannführer* Hilmar Wäckerle. Promu *SS-Brigadeführer* en janvier 1934, Theodor Eicke restera à la tête du camp jusqu'au 4 juillet 1934. Pendant son commandement, il introduit ses propres méthodes d'administration du camp, ces dernières étant consignées dans sa directive « Maintenance de la Discipline et de l'Ordre » – *zur Aufrechterhaltung der Zucht und Ordnung*. Il met en place un implacable système de punitions et encourage les gardes, les *SS-Totenkopfverbände*, à se faire craindre des 5 000 prisonniers. Ce qui était avec Wäckerle une terreur arbitraire et occasionnelle devient avec Eicke une terreur organisée. Celle-ci est la base même du système de fonctionnement de Dachau qui rapidement devient un modèle pour les autres camps. On commence à parler d'un *Dachau-Modell*. Parallèlement, notre homme joue aussi un rôle important dans la « nuit des longs couteaux », le 30 juin 1934. C'est Eicke, assisté de Michael Lippert, le chef des gardes de Dachau, qui assassine Ernst Röhm dans sa cellule alors que ce dernier réclamait une entrevue avec le *Führer* afin de s'expliquer avec lui. En commettant un tel acte, vraisemblablement ordonné par les plus hautes autorités nazies, Eicke apporte la preuve d'un dévouement total et d'une fidélité inflexible à ses chefs. Hasard du calendrier ou récompense, dix jours plus tard, Eicke est promu au rang de *SS-Gruppenführer* et devient inspecteur général des camps de concentration et chef des gardes SS des camps – *Inspekteur der Konzentrationslager und Führer der SS Wachverbände*.

Début 1935, Eicke, qui dépend directement et uniquement du *Reichsführer-SS* Himmler pour sa nouvelle fonction, entame une profonde refonte du système concentrationnaire. Il ordonne la fermeture d'une myriade de petits lieux de détention, plus ou moins temporaires, et réunit les prisonniers dans sept camps : il s'agit de Dachau, Esterwegen, Lichtenburg, Sachsenburg, Columbia-Haus, Oranienburg, et Fehlsbüttel. Dans un second temps, il met en place une politique d'agrandissement des camps existants et en ouvre de nouveaux dont Sachsenhausen, Buchenwald puis Mauthausen à partir de 1938. En 1937, Eicke, entre-temps entré au *Reichstag*, se retrouve à la tête d'un système bien rodé et basé sur de grands camps permanents, fonctionnant sur le modèle de Dachau. Les prisonniers ont l'obligation de travailler, souvent dans des conditions très pénibles. Eicke fait ouvrir des ateliers dans lesquels les détenus, ouvriers spécialisés, passent des heures à oeuvrer. Ainsi voit-on fleurir des ateliers de cordonnerie, des fabriques de matériels électriques, des boulangeries, etc. Les autres détenus, ceux sans savoir-faire particulier, sont employés à des travaux de terrassement ou bien dans des carrières. Le système prendra une

Marquage national non-réglementaire pour cette automitrailleuse russe prise à l'ennemi par les *Waffen-SS* d'Eicke ! Nous sommes à l'automne 1941. (Coll. Noss)

telle ampleur et les bénéfices financiers seront tels qu'en 1938, Himmler retirera la responsabilité de ces fabriques à Eicke pour la confier au *SS-Gruppenführer* Oswald Pohl. Cette décision d'Heinrich Himmler est représentative de sa philosophie du « diviser pour mieux régner » et de la méfiance qu'il entretenait à l'égard de ses subordonnés. Si Eicke est un bon élément, dévoué et efficace, ne discutant jamais un ordre et se contentant de l'appliquer avec zèle, il doit malgré tout ne pas trop prendre d'importance. Theodor Eicke est d'ailleurs très mal vu par nombre des lieutenants du *Reichsführer-SS* et non des moindres. L'inimitié entre Eicke et Heydrich est par exemple connue de tous. Les deux hommes se haïssent, Eicke considérant le chef des SD comme un arriviste prétentieux

et prêt à tout pour être dans les bonnes grâces de Himmler et surtout celles du *Führer*. Force est de reconnaître que malgré sa quarantaine bien entamée, Eicke est toujours aussi impulsif. Suspicieux, sans pitié, querelleur, bagarreur, ambitieux et dénué d'humour, voire d'intelligence diront certains membres de la SS, Heydrich en tête, Eicke n'en demeure pas moins un rouage essentiel du système mis au point par Himmler.

CHEF DE GUERRE

Le 15 novembre 1939, notre homme quitte son poste d'inspecteur général des camps pour prendre le commandement de la toute nouvelle *SS-Division « Totenkopf »*. La division est formée et entraînée dans la région de Stuttgart. Ses cadres sont issus des *SS-Totenkopfstandarten* mais aussi de la *Allgemeine-SS* et d'hommes venant du *SS Heimwehr Danzig*. Dans le cadre des entraînements, il apparaît rapidement qu'Eicke, surnommé « Papa Eicke » par ses hommes, est tout sauf un expert en tactiques militaires. L'homme est strict et ne tolère pas que ses ordres ou ses décisions puissent être discutés.

En mai 1940, la division motorisée est tenue en réserve de l'*Oberkommando des Heeres*. Elle n'est

Theo Eicke et son *Führer*. Ce cliché a bien évidemment été pris le 26 juin 1942, lors de la cérémonie de remise des feuilles de chêne à Eicke. Fidèle parmi les fidèles, Theodor Eicke ne discutera jamais aucun ordre d'Hitler ou de Himmler. (DR)

26 juin 1942, Rastenburg. Eicke qui vient d'être décoré des feuilles de chêne est félicité par Wilhelm Keitel. Sur la gauche d'Eicke, l'on peut voir le général SS Karl Wolff. (DR)

engagée qu'à partir du 16 dans la région de Cambrai. Ce sont les jours suivants que les SS de la *4. Kompanie* du *I. Abteilung* du *SS-Totenkopf-Infanterie-Regiment 2* massacrent une centaine de prisonniers de guerre britanniques appartenant à une compagnie du *Royal Norfolk Regiment* au lieu-dit « Le Paradis ». Si Eicke n'est pas directement impliqué dans ce massacre, il couvre néanmoins ses hommes. Le 31 mai 1940, il est décoré de la Croix de Fer de Première classe. Lorsque l'armistice avec la France est signé, on retrouve Eicke et sa division à proximité de la frontière espagnole.

L'unité à tête de mort est ensuite engagée dans l'invasion de l'Union Soviétique avec le *Heeresgruppe « Nord »*. En juillet, Eicke est sévèrement blessé près de Soaschino par l'explosion d'une mine. Le pied droit brisé, il doit laisser son commandement au *SS-Obergruppenführer* Kleinheisterkamp lui-même remplacé par le *SS-Brigadeführer und Generalmajor der Waffen-SS* Georg (sur ordre direct de Himmler). Eicke ne rejoint sa division qu'en septembre, mois pendant lequel il est promu au rang de *General der Waffen-SS*. Il reçoit la Croix de Chevalier au lendemain de Noël 1941. Au front, la « Totenkopf » se taille vite la réputation d'être une unité d'élite capable d'assauts furieux. Elle excelle aussi en défense mais ses pertes sont conséquentes, notamment dans le secteur de Demjansk où elle combat avec acharnement et ténacité.

Le 20 avril 1942, jour anniversaire du *Führer*, notre homme apprend qu'il sera bientôt décoré des feuilles de chêne et qu'il est nommé *SS-Obergruppenführer und General der Waffen-SS*. C'est le 26 juin 1942 qu'Eicke reçoit la prestigieuse décoration des mains d'Hitler, dans le cadre d'une cérémonie officielle organisée à Rastenburg. Les services du *Doktor* Goebbels filment la cérémonie. Usé par la guerre, sur ordre du Reichsführer-SS, Eicke part ensuite en permission jusqu'en octobre 1942. En novembre, Theodor Eicke réorganise la « Totenkopf » en *SS-Panzer-Grenadier-Division*. Il utilise son prestige, son rang et ses connaissances, ainsi que sa relation privilégiée avec Himmler, pour équiper au mieux ses hommes.

Le 26 février 1943, près de Michailovka, en Ukraine, Eicke survole la ligne de front à bord de son Fieseler Storch pour reprendre contact avec des éléments isolés du *SS-Panzer-Regiment 3*. Dans l'après-midi, il repère une compagnie de sa division et ordonne au pilote de se poser. A moins de 300 pieds, approchant d'un vaste champ, l'appareil est pris à partie par des tirs d'armes légères et de mitrailleuses soviétiques. Le Storch s'écrase et s'embrase presque immédiatement. Les *Grenadiere* tentent sans succès de s'approcher de l'épave en feu pour en extraire Eicke. C'est seulement le lendemain que son corps et celui de son pilote seront découverts, calcinés dans les débris de la carlingue. Le *SS-Obergruppenführer* Herman Priess prend le commandement de la « Totenkopf » tandis que, le 1er mars 1943, la presse allemande annonce officiellement la disparition du chef SS. Un deuil national de plusieurs jours est proclamé dans toute l'Allemagne. Eicke est inhumé à Otdochina. En septembre, l'avance des forces soviétiques oblige les SS à exhumer la dépouille mortelle d'Eicke et à l'enterrer à nouveau à Hegewald près de Zitomir. En son honneur, Himmler débaptisera le *SS-Totenkopf Standarte 3* « Thüringen » pour le renommer *SS-Panzergrenadier Regiment 6 « Theodor Eicke »*.

FICHE N. 1
PANZER PROJECTE

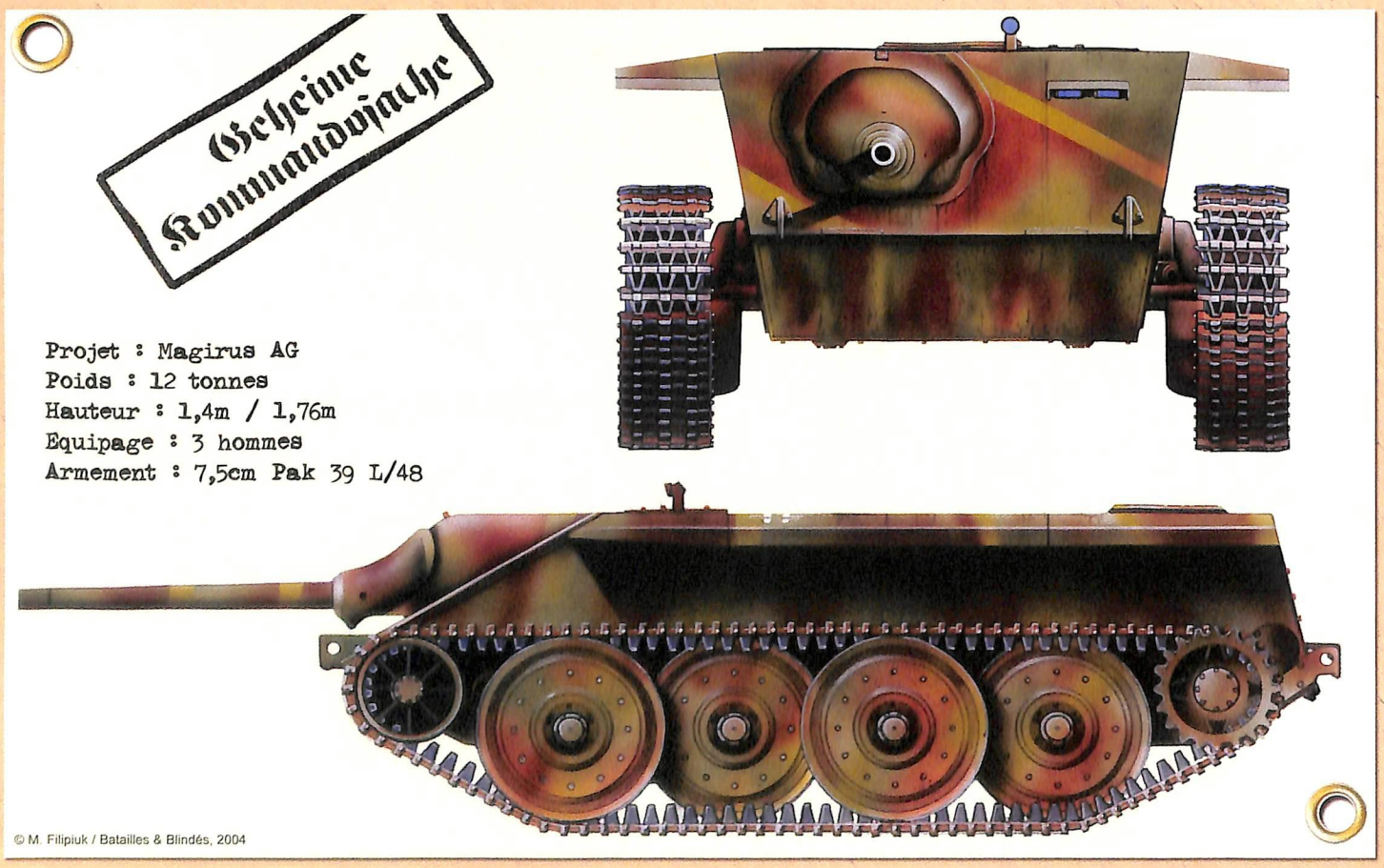
JAGDPANZER E-10 "Hetzer" / 1945

C'est en mai 1942 que le programme E (E pour Einheitsfahrgestell ou châssis à usage multiple) est initié par Heinrich Ernst Kniekamp, alors ingénieur en chef et codirecteur du Waffenprüfamt 6. Il s'agit de concevoir une nouvelle génération de blindés pour la Wehrmacht, en tirant parti de l'expérience acquise lors des combats de chars des premières années de la guerre. L'idée directrice du programme E est la standardisation des pièces et des organes mécaniques utilisés sur les différents modèles, lorsque cela s'avère possible. Le but est de faciliter la maintenance des chars. Par ailleurs, comme le nom de code du programme l'indique, il est envisagé d'utiliser les mêmes châssis pour développer des gammes de véhicules spécialisés (chasseurs de chars, blindés antiaériens, etc.). Le programme E est validé en avril 1943 par les responsables du Heereswaffenamt. Le développement et la production de six classes d'engins sont alors envisagés : deux chars super-lourds, le E-100 de plus de 135 tonnes et le E-75 de 75 à 100 tonnes, deux blindés moyens/lourds avec les E-50 et E-25, de 25 à 75 tonnes, et enfin deux machines plus légères, les E-10 et E-5, pesant de 5 à 25 tonnes. Engagés dans une course contre la montre, le Waffenprüfamt 6 confie ces différents projets à un très large panel d'industriels de l'armement et de constructeurs de véhicules militaires dont Adler, Argus, Auto-Union, Porsche, Bussing-Nag, Daimler, Steyr ou encore Deutz-Magirus.

Le projet E-10, lui, se voit donc attribué en 1943 à la firme Deutz-Magirus AG. Dans un premier temps, il est envisagé de produire un nouveau char d'architecture classique, c'est-à-dire avec tourelle, ne devant pas dépasser les 18 tonnes. Le E-10 deviendrait ainsi le remplaçant des Panzer 38(t) et Panzer II désormais déclassés. Mais le cours des événements, sur le Front de l'Est comme en Sicile et en Italie, conduit les techniciens de Deutz-Magirus et le Waffenprüfamt 6 à revoir leur copie dès le mois de novembre 1943. Plus que d'un char classique, c'est d'un chasseur de chars dont a besoin l'Armée afin de stopper les Sherman et autres T-34. Le Jagdpanzer E-10 vient de voir le jour. Il répond à la désignation de Jagdpanzer 38(d) - (d) pour deutsch, allemand - ou " Hetzer ". Il intéressant de noter que le terme de " Hetzer " ne devrait en théorie s'appliquer qu'au E-10 et aucunement à son prédécesseur, le Jagdpanzer 38(t) construit sur châssis de Panzer 38(t). C'est une erreur administrative commise à l'hiver 1943 qui fit que ce dernier hérita du nom de baptême du E-10.

Le Jagdpanzer E-10 apparaît comme un concentré d'innovations liées à l'expérience allemande de la guerre mécanisée. Tout d'abord, son blindage très incliné (jusqu'à 60°) et dont l'épaisseur varie de 60mm à 20mm, qui lui offre une bonne protection. Ensuite, sa hauteur qui, grâce à un astucieux système de vérins, peut passer de 1,76m pour la position de route à 1,40m en position de combat ! Cette particularité fait du E-10 l'un des engins de guerre les plus bas au Monde ; un avantage redoutable en matière de camouflage et de " furtivité ". C'est enfin sa maintenance très simplifiée : sa caisse est boulonnée sur le châssis qui, moteur compris, peut faire l'objet d'un échange standard en quelques heures seulement ! En terme d'armement, il est prévu que le E-10 soit équipé du 7,5cm Pak 39 L/48, que l'on retrouve aussi sur le Jagdpanzer 38(t), et d'une mitrailleuse MG34 télécommandée depuis l'intérieur de la casemate. Sur le plan mécanique, le E-10 bénéficierait du nouveau Maybach HL 101 développant 550cv à 3 800t/mn, ce qui lui offrirait une excellente mobilité sur sol meuble, d'autant qu'il est prévu que le blindé, qui ne pèse que 12 tonnes, soit équipé de chenilles très larges.

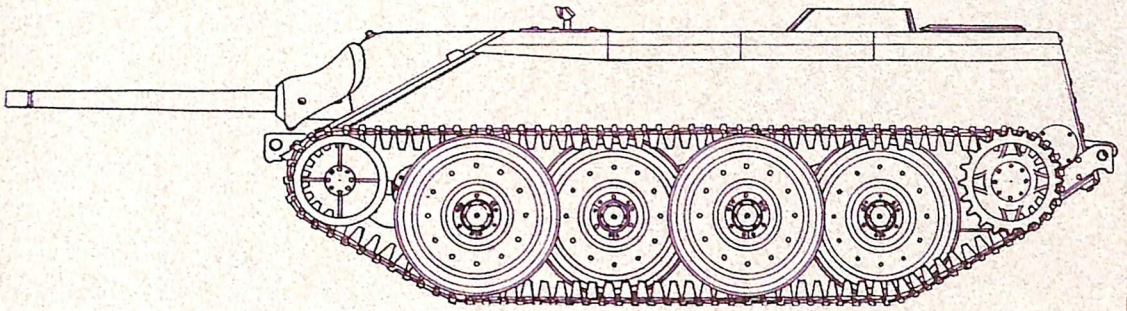
L'histoire du E-10 s'arrête au printemps 1945, lorsque les trois châssis expérimentaux de la machine sont capturés par l'Armée rouge dans un atelier de Silésie appartenant à la société Deutz-Magirus AG. Selon le calendrier du Waffenprüfamt 6, le Jagdpanzer E-10 aurait dû entrer en production à la fin de l'année 1945, à une cadence mensuelle de 1 000 machines. Bas, rapide, profilé, le E-10 aurait été sans aucun doute un adversaire particulièrement dangereux pour les équipages alliés, d'autant qu'une version armée du puissant 7,5cm Pak 42 L/70 et un Waffentrager 8,8cm Pak 43 L/71 étaient aussi prévus.

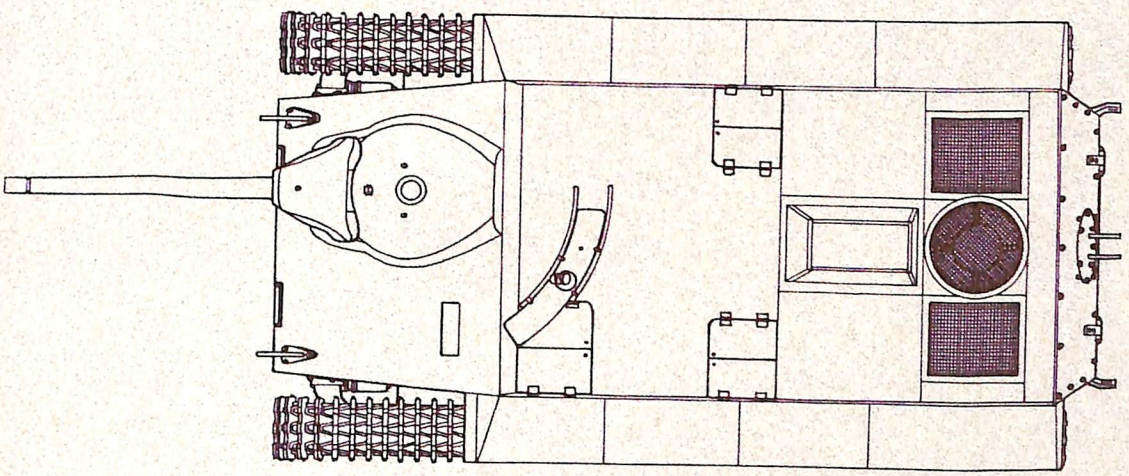


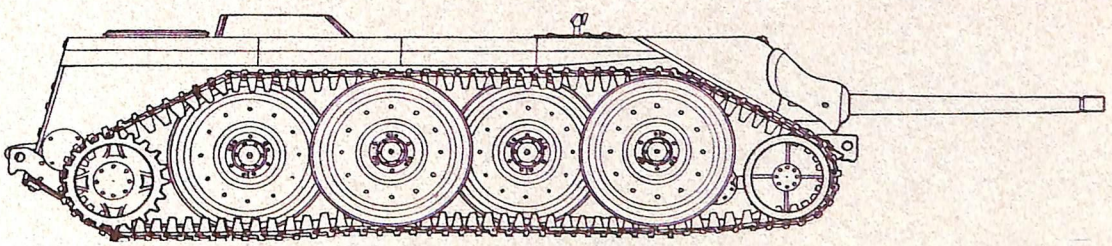
© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2004

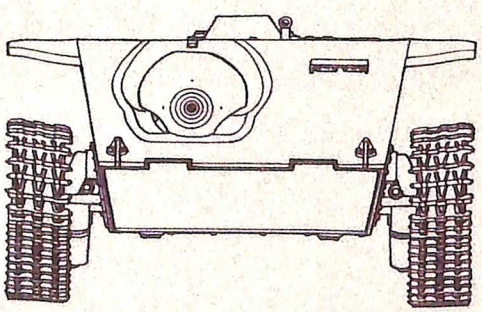
ENTWICKLUNGSFAHRZEUG E-10
(PROJET MAGIRUS)

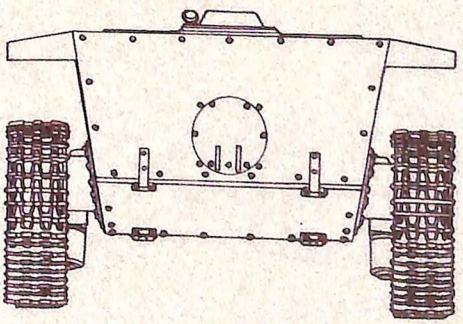
© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2004









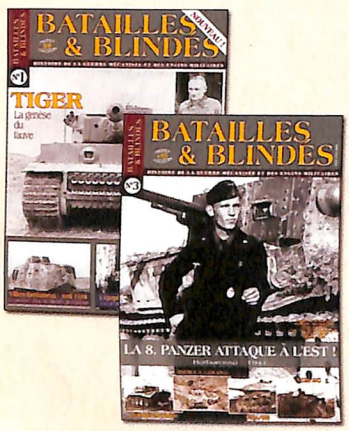


PROCHAIN NUMÉRO EN VENTE EN JANVIER

Dans le prochain numéro de Batailles & Blindés, Alain Verwicht, rédacteur en chef de la revue « Panzer Voran ! », revient sur l'affaire de Targul-Frumos en étudiant le rôle de la *3. SS-Panzer-Division* « Totenkopf » dans cette bataille. Nous aborderons aussi l'histoire d'un géant soviétique, le char lourd multitourelles T-35, ses différentes versions ainsi que ses dérivés. Sont aussi programmés, le témoignage poignant d'un tankiste français pris dans la tourmente de mai et juin 1940, les équipages féminins des chars de l'Armée rouge ainsi que le *Panzer II* vu par l'un de ses utilisateurs. À bientôt !

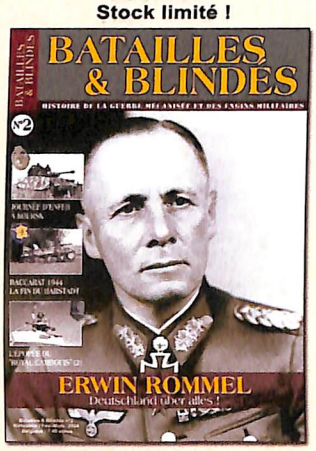
AU SOMMAIRE DU N°7

ANCIENS NUMÉROS

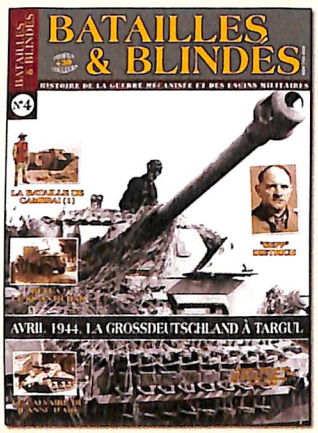


Les numéros 1 et 2 de Batailles & Blindés sont épuisés

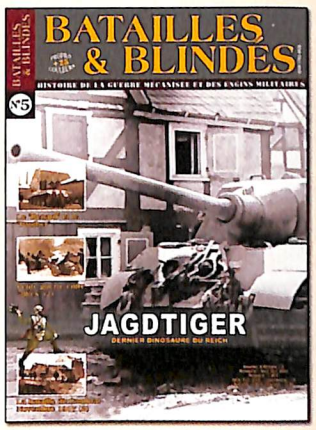
Attention ! Stock limité !



L'épopée du Royal Cambouis (2)
Erwin Rommel ! L'Allemagne avant tout
Baccarat 1944, la fin du Harstadt
Le SP 17–pdr Avenger (A30)
Journée d'enfer à Koursk !
T–50, le petit poucet de Leningrad



Bienvenue en Normandie !
Le calvaire du char "Jeanne d'Arc"
Josef "Sepp" Dietrich (biographie)
La bataille de Cambrai, 1917 (1)
La "Grossdeutschland" à Targul – 1944
Le 8,8cm Flak18 (Sfl) auf Sd.Kfz. 8
Une petite guerre entre amis (1)



Jagdtiger – Dernier dinosaure du Reich
Les GRDI français en 1940
Baptême du feu pour "Ferdinand"
La bataille de Cambrai, 1917 (2 et fin)
Le "Renard" et le "Panther"
Une petite guerre entre amis (2 et fin)

BON DE COMMANDE

☐ Oui, je m'abonne à Batailles & Blindés pour une année, soit 6 numéros, à partir du **n°7 inclus**.
France : 35.00 euros - UE, Suisse et DOM-TOM : 40.00 euros - Reste du monde : 45.00 euros

☐ Oui, je souhaite recevoir les anciens numéros de Batailles & Blindés cochés ci-dessous au prix de 7.50 euros pièce (frais de port inclus pour toutes les destinations) ☐ B&B n°2 ☐ B&B n°4 ☐ B&B n°5

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse : .....

Code postal : ..... Ville : ..... Pays : .....

Je souhaite règler par : ☐ Chèque (à l'ordre de Caraktère) - ☐ Mandat

☐ Carte Bancaire : Maestro · EUROCARD MasterCard · VISA · VISA Electron

Numéro ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐

Date d'expiration : ..... / ..... Signature :

Nous n'acceptons pas les eurochèques.

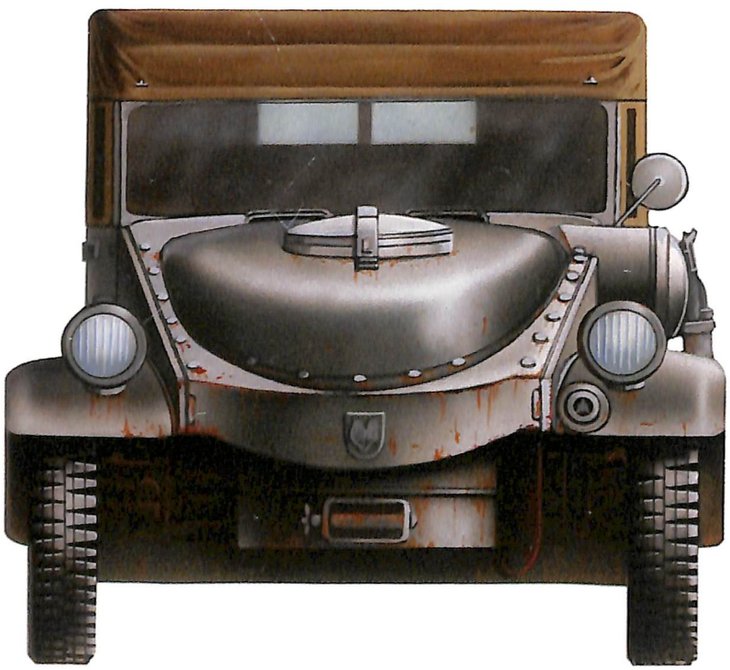
Caraktère
Service des abonnements
306, avenue du Prado
13008 Marseille - France

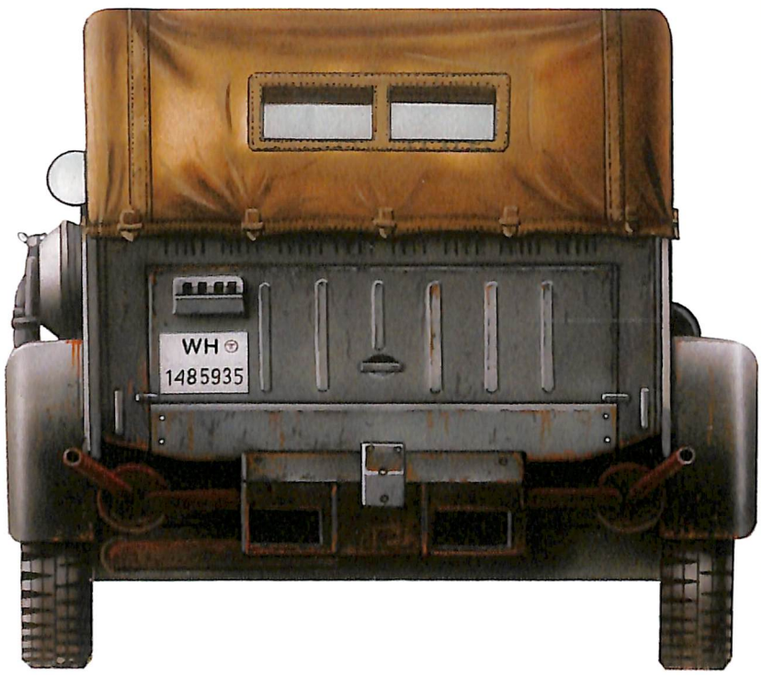
AÉRO-JOURNAL PRÉSENTE LE DEWOITINE D.520 AU COMBAT

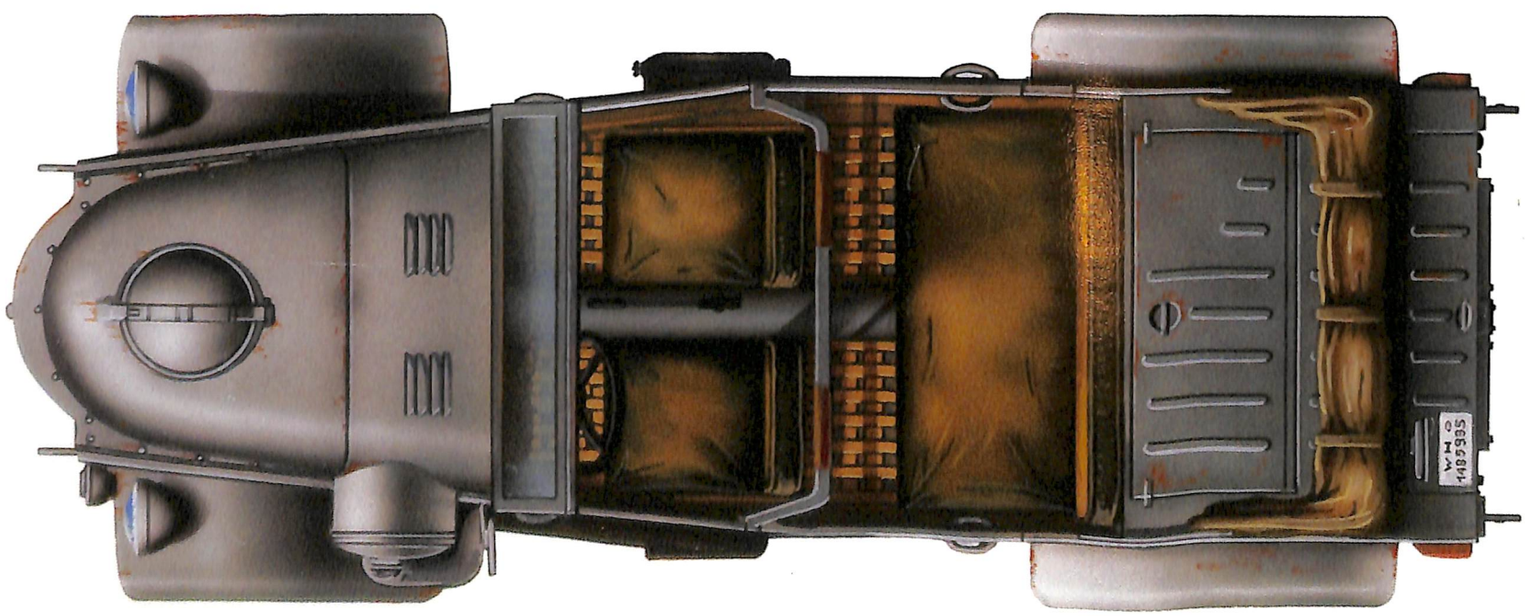
EN VENTE EN KIOSQUE LE 15 DÉCEMBRE 2004

Volkswagen Typ 82 Kübelwagen
Version « Holzgas » – Kübelwagen gazogène

Attention ! les vues avant et arrière ne sont pas à la même échelle que les vues de profil et de haut.







© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2004